Грибакин

1973



За рулём

5

9 мая — одна из самых знаменательных дат героической летописи советского народа и его славных Вооруженных Сил. Двадцать восемь лет назад была одержана победа над ударными силами империализма — германским фашизмом. Изгнав врага со своей земли, Советская Армия продолжала великое сражение за освобождение народов Европы от гитлеровского ига. В испытаниях Великой Отечественной войны раскрылись могущество советского строя, пламенный патриотизм наших людей, их беззаветная преданность делу социализма.

Двадцать восьмая годовщина Победы отмечается у нас в обстановке всенародного социалистического соревнования за досрочное выполнение планов третьего, решающего года пятилетки. Помня уроки прошлого, наш народ, тесно сплоченный вокруг ленинской партии, неустанно укрепляет экономическое и оборонное могущество Родины. Воины армии и флота всемерно повышают боевую готовность, чтобы в любой момент выполнить свой священный патриотический и интернациональный долг.



Красное знамя над рейхстагом!

ЭТО БЫЛО В СОРОК ПЯТОМ







ПОЛЬША. Советские танки и самоходные орудия проходят через освобожденный город Ченстохов.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. Автомобиль ЗИС-5, преодолевший тысячи километров фронтовых дорог, с искренней радостью встречают жители города Табор.

РУМЫНИЯ. Ликующий Бухарест приветствует советских воинов - освободителей в день окончания войны.

Фото М. Редькина, Е. Халдея (ТАСС) и А. Замского

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!
За рулём
5
МАЙ
1973
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОСААФ СССР
ИЗДАЕТСЯ С 1928 ГОДА

В НОМЕРЕ:

Издательство ДОСААФ
Москва

Беседы о патриотизме

ПАРТИЯ — НАШ ПОЛКОВОДЕЦ

Генерал-полковник И. ЧИСТЯКОВ, Герой Советского Союза

Дорогие друзья! Если кому-либо из вас доведется побывать в городе Орджоникидзе, зайдите в краеведческий музей. Там хранится удивительный документ. Это написанный на клочке обгоревших обоев протокол партийного собрания о приеме в партию сержанта Федора Алтунина.

...Стоял ноябрь 1942 года. Четыре советских бойца оказались отрезанными от своей части и, находясь в дзоте, отражали яростные атаки фашистов. Душой маленького гарнизона были коммунисты Георгий Михеев — парторг батальона и Павел Куприянов. Сражаться до последней капли крови — такое решение приняли герои. Когда на третий день гитлеровцы усилили нажим на защитников дзота и обстановка стала очень опасной, Алтунин попросил товарищей принять его в партию.

— Если придется погибнуть, то хочу умереть коммунистом, — сказал сержант.

Парторг ответил не сразу.

— Не имеем мы полномочий двумя голосами принять тебя в партию, — сказал он. — Но партия простит нам это нарушение Устава...

На пятый день наши войска отогнали противника. Из дзота, шатаясь, вышли три изможденных, обожженных бойца. Четвертого, комсомольца Ивана Величко, сраженного вражеской пулей, они вынесли на руках.

Коммунисты батальона утвердили протокол партийного собрания, состоявшегося в дзоте, тем самым подтвердив прием сержанта Алтунина кандидатом в члены партии. А обгоревший клочок обоев, на котором написан протокол, стал исторической реликвией, свидетельством непоколебимой стойкости и пламенного патриотизма коммунистов, величия духа советских воинов...

Да, для миллионов защитников социалистического Отечества члены ленинской партии были и остаются образцом мужества, отваги, стойкости.

Недавно мне довелось побывать в местах, где начинал войну. Стоя на старых рубежах, я перебирал мысленно оперативные сводки тех дней и как бы вновь слушал боевые донесения. Оживали в памяти грозные события. Битва полыхала тогда на огромном фронте от Баренцева до Черного моря. Против гитлеровских захватчиков сражались не тысячи — миллионы людей, принадлежавших к разным поколениям и разным национальностям, у каждого было свое место и свои обязанности: у солдата — одни, у генерала — другие; летчики забирались высоко в небо, пехотинцы прижимались к земле, фронтовые шоферы под огнем врага торопились доставить грузы на передовые позиции... Впрочем, различия можно перечислять бесконечно, но в этом нет нужды, ведь главное не в них. Главное в том, что все эти люди были связаны в единое целое духовной общностью, которую выковала ленинская партия коммунистов. Мы впитали в себя ее великие идеи и в ней видели своего учителя, вождя и полководца.

Следуя заветам Владимира Ильича Ленина, Коммунистическая партия и Советское правительство проявляли неустанную заботу о повышении могущества наших Вооруженных Сил. «...**Сохранить армию может только партия.** Поддержать и усилить боеспособность армии может только наше **внимательное, заботливое, бережное, любовное отношение к армии**», — так писал ЦК партии еще в январе 1921 года в циркулярном письме ко всем партийным организациям. И это сразу после гражданской войны, в условиях невообразимой экономической разрухи, голода, холода.

Главную задачу военного строительства в период индустриализации партия видела в коренном техническом перевооружении армии и флота. В годы предвоенных пятилеток были построены сотни оборонных предприятий, мощности которых все время росли. Коллективный гений партии выработал правильную военную стратегию и тактику. Партия выдвинула и воспитала блестящую плеяду крупных военачальников.

Мы помним, какая гигантская работа была проведена в предвоенные годы по воспитанию наших людей в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, в духе ленинских идей защиты социалистического Отечества. Эти идеи как эстафета передавались молодому поколению знаменосцами победоносного Октября, бойцами Красной Армии, громившими белогвардейцев и интервентов, созидателями социалистической индустрии и колхозного строя. Опираясь на общественные организации — комсомол, Осоавиахим, профсоюзы, партия развернула широкую военно-патриотическую деятельность. Призыв партии «Защита Отечества — священный долг каждого гражданина Советского Союза!» был горячо принят нашим народом в предвоенные годы.

В тяжелых условиях начального периода войны Коммунистическая партия сумела обеспечить перестройку народного хозяйства страны на военный лад. «Все для фронта, все для победы!» — этот боевой лозунг вошел в сердце каждого советского человека и был на наших устах все четыре года войны.

Огромная идеологическая работа среди народа, оснащение армии и флота новым оружием и боевой техникой, подготовка командных и политических кад-



Генерал-полковник И. М. Чистяков.

ров, всеобщее военное обучение трудящихся, мобилизация материальных средств и экономических ресурсов для нужд фронта, развитие партизанского движения и других всенародных средств борьбы — это лишь краткий перечень задач, которые проводились в жизнь в ходе войны.

Коммунистическая партия не только организовала, вдохновила, идейно вооружила советский народ в борьбе против фашистской Германии и ее сателлитов. На передний край борьбы с фашизмом она послала лучших коммунистов, свой партийный актив. Из 139 членов и кандидатов в члены ЦК партии около 60 человек в первые же дни войны были направлены в Вооруженные Силы. Кроме того, сразу ушли на фронт из местных партийных организаций 120 секретарей ЦК компартий союзных республик, областных и краевых комитетов. Партийные организации давали действующей армии лучших коммунистов. В первые месяцы войны Москва послала на фронт более 100 000 членов и кандидатов в члены партии. Свыше 70 процентов своего состава отправила в бой ленинградская партийная организация. 38 тысяч лучших сыновей и дочерей оставили для организации подпольной работы в тылу врага украинские большевики. 23 областных, 685 городских и районных подпольных партийных комитетов, 4316 первичных партийных организаций — вот сила, которая сплачивала украинский народ на борьбу с оккупантами в их тылу.

В славную летопись борьбы с захватчиками навечно вошли страницы огромного мужества патриотов «Молодой гвардии», «Партизанской искры», подпольщиков и партизан Белоруссии и Прибалтики, Северного Кавказа и Орловщины, Подмосковья и Брянщины.

...Не было такой уставной команды «Коммунисты, вперед!». Но на всех фронтах звучал этот партийный клич. Глубоко верно раскрыл поэт один из эпизодов фронтовой жизни того времени: когда наступающий полк использовал все возможности и его продвижение вот-вот могло захлебнуться,

И тогда
еле слышно
сказал
командир:
«Коммунисты, вперед... Коммунисты,
вперед!»

И партийцы первыми поднимались в атаку, насмерть стояли на рубежах обороны, со связками гранат бросались под танки, вели свои боевые машины на таран.

В составе Вооруженных Сил громили фашистов тысячи экипажей, расчетов, взводов, подразделений, целиком состоящих из коммунистов и комсомольцев. Близкий вам пример. На легендарной «дороге жизни» — ледяной ладожской автомобильной трассе действовали десятки комсомольских эшелонов. Молодые воины выступили зачинателями двухрейсового движения. «Водитель, помни, каждые два рейса обеспечивают десять тысяч ленинградских жителей!» — такие плакаты можно было видеть по всей трассе.

Вскоре десять лучших водителей-коммунистов обратились с письмом к члену Военного совета Ленинградского фронта А. А. Жданову, в котором обещали делать в сутки не менее трех рейсов и призывали к этому всех водителей ледовой дороги, на которой работало свыше 4 тысяч автомобилей. Призыв был горячо подхвачен. В метель, пургу, проваливаясь в холодную воду, часто без сна и отдыха, герои шоферы вели свою битву за спасение ленинградцев. За две зимы они доставили в осажденный Ленинград свыше 600 тысяч тонн грузов, эвакуировали из города 750 тысяч жителей — больных, стариков, детей; вывезли также огромное количество вооружения, которое выпускали труженики города-героя. Это и есть настоящий подвиг!

...Брестская крепость. Рубежи московской обороны. Опаленные огненным шквалом Пулковские высоты. Легендарная «дорога жизни». Мамаев Курган. Героическая эпопея Севастополя и Одессы. Курская дуга. Днепр... Разве перечислишь все места, названия которых неразрывно слились с представлением о воинской доблести, рожденной чувством горячей любви к советской Родине. И на всех этих рубежах, на всех этапах войны коммунисты показывали вдохновляющий пример.

Сейчас нередко в литературе, анализирующей ход Великой Отечественной войны, Коммунистическую партию Советского Союза называют сражающейся партией. И это поистине так. На фронтах воевало свыше половины состава партии. В битве с фашистской Германией погибло более трех миллионов коммунистов. Почти 75 процентов Героев Советского Союза, получивших это высокое звание во время войны, составляют члены и кандидаты в члены партии.

Столь же самоотверженно вели себя коммунисты и комсомольцы в тылу. Они были организаторами, ударниками производства, инициаторами соревнования. Они горячим словом и личным примером вели за собой всех тружеников заводов, фабрик, полей. Миллионы советских рабочих, колхозников, в том числе женщин, подростков, в тяжелейших условиях, часто в лютый мороз, недоедая, недосыпая, обеспечивали фронт всем необходимым — от танков и самолетов до теплых рукавиц.

Под руководством Коммунистической партии народное хозяйство нарастающими темпами перестраивалось на военный лад. Сотни предприятий, перебазировавшись с юга и запада страны в Поволжье, на Урал, в Западную Сибирь, Казахстан, Среднюю Азию, тут же приступали к военному производству. Из месяца в месяц советский тыл давал фронту все больше танков, самолетов, орудий, автомобилей, оружия, снаряжения.

Приведу лишь несколько примеров, близких читателям «За рулем». Все вы, вероятно, хорошо знаете о героических делах воинов экспериментальных батарей реактивных установок БМ-13 — знаменитых «катюш», которые дали первые залпы по фашистам летом и осенью сорок первого. А спустя год с небольшим в Сталинградской битве участвовали уже около 1300 этих грозных боевых машин.

Или такой факт. Поздней зимой того же сорок первого года начал эвакуацию на восток Московский автомобильный завод. Одним из мест его размещения стал город Ульяновск. В полуразрушенных сараях, а то и просто под открытым небом на снегу в 30-градусную стужу размещались цехи. В феврале 1942 года из них вышли первые ЗИС-5, а к концу года фронт получил уже не одну тысячу автомобилей.

Советские рабочие, инженеры, конструкторы неустанно стремились к совершенствованию боевой техники, вооружения. Кому не известна наша легендарная «тридцатьчетверка» — средний танк Т-34. Ее тактико-технические данные, ходовые качества, вооружение все время улучшались. Т-34 снискал себе славу лучшего танка в мире. Неуклонно наращивалось и производство боевых машин. Если в 1941 году было выпущено 6,6 тысячи танков, то в 1942 году танкостроители дали фронту уже 24 668. Всего за годы войны фронт получил более 100 000 первоклассных боевых машин, в том числе 60 000 средних танков Т-34.

В Берлинской операции участвовало свыше 42 тысяч орудий и минометов, 8300 боевых самолетов, более 6 тысяч танков и самоходных артиллерийских установок. Плотность артиллерии на отдельных участках была поистине фантастической — до 600 стволов на километр фронта!

Буржуазные фальсификаторы истории много говорят и пишут о том, что Советскому Союзу удалось-де получить преобладание над Германией в боевой технике за счет поставок оружия по ленд-лизу и одержать победу лишь благодаря экономической помощи союзников. Советский народ ценит помощь, поддержку, которая была оказана ему со стороны США и Англии. Но она не сыграла и не могла сыграть решающей роли в исходе войны. Зарубежные поставки в целом составили всего около 4 процентов к общей военной продукции Советского Союза.

Таковы факты. Они свидетельствуют о мудрости, с какой Коммунистическая партия руководила экономикой страны в годы ее тяжелых испытаний, о преимуществах социалистического строя перед капиталистическим.

Вот уже без малого три десятилетия все прогрессивное человечество с глубоким волнением отмечает Праздник Победы. Люди благодарны Коммунистической партии, нашему государству, народу, советским воинам, которые вынесли на своих плечах основную тяжесть борьбы против злейшего врага человечест-

ва — германского фашизма, защитили завоевания Великого Октября, избавили народы мира от нацистского порабощения, спасли мировую цивилизацию.

Для нас День Победы особенно радостен. Он торжественно войдет в каждый дом, в каждую семью. Ибо трудно найти на советской земле человека, судьба которого так или иначе не была бы связана с интересами защиты Отчизны, с нашей родной армией. Да и время, в которое мы отмечаем 28 лет со дня Победы, горячее. Направляемые партией, самоотверженно трудятся советские люди в третьем, решающем году пятилетки. Путеводной звездой для них служат решения XXIV съезда КПСС. Всюду — в промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве ширится размах Всесоюзного социалистического соревнования за досрочное выполнение народнохозяйственного плана.

На тактических учениях, за рычагами танков, тягачей, за рулем бронетранспортеров и автомобилей, на стрельбищах, полигонах, танкодромах защитники Родины, преисполненные духом воинской состязательности, стремятся в сжатые сроки в совершенстве освоить оружие, боевую технику, вкладывают в ратный труд душу и сердце.

Огонь социалистического соревнования все ярче разгорается в организациях, клубах, школах Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Поднять уровень военно-патриотической деятельности, лучше готовить молодежь к службе в Вооруженных Силах, закалять ее духовно и физически — в этом видят свою благородную цель патриоты.

Весна — время, когда на призывные пункты придут тысячи будущих защитников Родины. Скоро вы наденете военную форму. Это почетная форма, как почетна и вся воинская служба. Ведь наша армия — это живая часть народа, яркое выражение народного характера, сущности общества, создавшего ее.

То, что многие из вас избрали профессию шофера, увлекаются моторными видами спорта, весьма полезно и похвально. Вы только вдумайтесь, как грозна наша техника и как ее много в войсках: могучие танки, быстроходные бронетранспортеры, сверхзвуковые реактивные самолеты, мощные автомобили-вездеходы, тягачи, новейшая техника десантников, инженерных войск, средств наблюдения, разведки, связи... С любым из этих средств вооружения кто-то из вас сразу же столкнется, надев солдатскую шинель.

Вы попадете в хорошие руки, к опытным, всесторонне грамотным командирам, политработникам. У них есть чему поучиться. Большинство — это члены, кандидаты в члены партии, комсомольцы. Многие из них — сыны и внуки тех, кто геройски защищал Родину в кровопролитных боях с врагом.

Партийные организации армии и флота — боевой отряд, составная, неотъемлемая часть нашей партии. Коммунистов в Вооруженных Силах недаром называют правофланговыми. Они сплачивают, цементируют личный состав, являя собой пример высокой взыскательности, принципиальности, моральной чистоты.

Под руководством Коммунистической партии — своего испытанного полководца Советские Вооруженные Силы бдительно несут службу на земле, в небесах и на море.

Приглашаем в экспедицию «Моя Родина — СССР»

С чего начинается Родина?.. С картинки в твоем букваре... Мы с волнением повторяем слова, напевая мотив популярной песни. А может, она начинается... Да, это очень важно: как посеять в юношеских душах зерна гражданственности, как привить любовь к Родине, к ее народу, воспитать у молодых людей чувство социалистического патриотизма. Михаил Иванович Калинин говорил, что патриотизм начинается с познания своего края. «Свой край» — это и место, где родился, вырос, это и необъятные просторы всей страны, ее историческое, революционное прошлое, ее настоящее и будущее.

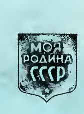
Садясь за руль автомобиля, мотоцикла, собираясь в путешествие по родным местам или в дальние края, всегда ли мы ясно представляем, как оно обогатит знания, мысли, чувства, какие струны души заденет? Бывает ведь порой так, что промчатся на машине парень или молодая чета не одну тысячу километров, а спроси: что видели, запомнили, полюбили? И ответить нечего.

Помочь молодым людям направить свои устремления на изучение всего того, чем богата, чем славна наша история, увидеть размах новостроек, воздвигнутых жилых кварталов и целых городов, электростанций, заводов, иначе говоря, глубже познать биографию нашей многонациональной Родины — такую цель преследует экспедиция советской молодежи «Моя Родина — СССР».

Эти своего рода заочные соревнования-путешествия проводит Центральный Комитет ВЛКСМ. Предлагается восемь маршрутов, определенных как всесоюзные.

С какого из них вы начнете? Может быть с первого. Он называется **«Памятные ленинские места»**. Москва, Кремль, кабинет и квартира В. И. Ленина. Ульяновск — родина Ильича, ленинский мемориальный комплекс. Места ссылок вождя. Цитадель социалистической революции Ленинград, Смольный. Не будем здесь перечислять все. Поезжайте, посмотрите своими глазами.

Второй маршрут поведет вас **«Дорогами Великого Октября»**. Это тоже будет волнующее путешествие по многочисленным историческим местам, любовно сохраненным заботливыми руками потомков. От музея «Большевики в Якутской ссылке» до легендарной «Авроры» в Ленинграде, от Минска, где собраны реликвии I съезда РСДРП, до историко-революционных памятников Закавказья, Средней Азии, Сибири, Дальнего Востока — таков диапазон ваших походов и пробегов по дорогам Октября.







«Никто не забыт, ничто не забыто», **«Будни великих строек»**, **«Ордена Родины на знаменах комсомола»**, **«Дорогами дружбы»**, **«Отчизны верные сыны»**, **«По городам-памятникам»**. Эти символические названия шести остальных маршрутов говорят сами за себя.

Чтобы отправиться в путешествие, необходимо иметь маршрутную книжку участника экспедиции, в ней содержится название всех мест, которые вы можете посетить. Приобрести книжку помогут вам музеи, экскурсионные учреждения, бюро молодежного туризма.

Экспедиция предусматривает также местные объекты в каждой области, крае, республике. И тоже по восьми маршрутам.

Для награждения наиболее активных участников экспедиции ЦК ВЛКСМ учредил значок «Моя Родина — СССР» трех степеней. Путешественники, ознакомившиеся с установленным количеством историко-экскурсионных объектов на областных (краевых), республиканских (зональных) и всесоюзных тематических маршрутах, награждаются соответственно бронзовыми, серебряными и золотыми значками.

Обладатели золотого значка получают право участия во Всесоюзном слете участников похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

Учрежден также значок «За активное развитие молодежного туризма» — для организаторов и активистов.

Весна и лето — пора отпусков, каникул, походов, автомотопробегов, туристских экскурсий. Приобретайте маршрутную книжку участника экспедиции — и в добрый путь!

Вл. ДЕЙКУН,
ответорганизатор ЦК ВЛКСМ



Темпы КамАЗа

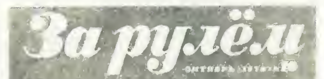


● На КамАЗе в системе Производственного управления автотранспорта Камгэсэнергостроя трудятся 3,5 тысячи автомобилей — БелАЗы, КрАЗы, «уралы», МАЗы, ЗИЛы, ГАЗы. В целом на стройке — их около 5 тысяч, в том числе 800 автобусов, обслуживающих строителей.

● Только по дороге № 1 в одном направлении проходит каждую минуту 23 автомобиля.

● Возведено 136 тысяч тонн металлоконструкций.

● Введено в эксплуатацию 800 тысяч квадратных метров жилья.



Комплекс будет крупнейшим в Европе

Здесь встанет новый город — Автоград

КамАЗ превосходит по объему строительства Волжский автомобильный завод в Тольятти

Вынуты первые кубометры грунта

Построены первые жилища. Сотни автомобилей работают сегодня в карьерах КамАЗа

Стройке нужны рабочие руки. КамАЗ ждет вас!



Котлован для РИЗа. Август 1970 года.



На РИЗе идет монтаж оборудования. Март 1973 года.

Ремонтно-инструментальный — завод заводов.

Фото автора

Тут все достойно нашей современной эпохи, эпохи социалистической: неукротимый энтузиазм людей, высокая степень механизации, обилие самой разнообразной техники, и конечно, автомобильной. Невиданный доселе размах стройки и ее темпы... Впрочем, как говорили еще древние, все познается в сравнении.

Когда в октябре 1970 года на обложке журнала «За рулем» появилась фотография карьерных самосвалов, принявших первый груз из котлована, предназначенного для закладки ремонтно-инструментального завода, вокруг простиралась еще широченная степь. Казалось, ей нет конца и края. Тогда здесь все начиналось со слова «первые». Первые тысячи рабочих, первые кубометры вынутого грунта, первые тонны бетона.

Не прошло и полутора лет, как на том месте, где сновали самосвалы, вырисовались довольно четко контуры заводских корпусов, в том числе и РИЗа — ремонтно-инструментального — завода заводов, как его справедливо называют. 60 тысяч строителей, посланцев 70 областей страны, представителей 34 национальностей всех союзных республик, съехались тогда на берега Камы воздвигать Автоград.

Тремя тысячами автомобилей с моторами общей мощностью в 450 тысяч лошадиных сил располагали строители города и завода. Так было весной 1972 года.

Какими же стали Набережные Челны и воздвигаемый Камский автомобильный комплекс сегодня? Теперь трудятся здесь почти что сто тысяч строителей. Социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий 1973 года, решающего года пятилетки, которым живет страна, приняло всеохватывающие размеры на гигантской стройке. Коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих треста производственных предприятий Камгэсэнергостроя обязался выполнить государственный план 1973-го, предпускового года по строительству КамАЗа, жилья, объектов культурно-бытового назначения и предприятий стройиндустрии к 25 декабря. Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами — таков девиз строителей.

Отсюда и темпы, поражающие и наших людей, и многочисленных зарубежных специалистов, гостей, туристов.

Вернемся, однако, к афоризму «все познается в сравнении». Там, где осенью 1970 года виделся не очень еще глубокий песчаный котлован, а год назад, как писал журнал, вырисовывались контуры стройки («За рулем», 1972, № 3), теперь простирается корпус РИЗа. На фотографии слева вы видите: вовсю идет монтаж оборудования, размещение станков. Внизу — панорама завода заводов. Ремонтно-инструментальный — первоочередное пусковое предприятие автомобильного комплекса.

Его задача — обеспечить заводы КамАЗа автоматическими линиями, нестандартным оборудованием, специальными станками, инструментом. От РИЗа зависит введение в эксплуатацию литейного, кузнечного, автосборочного производства. А вслед за РИЗом поднялись каркасы почти всех основных заводских корпусов.

Широченный размах строительства — повсюду. На переднем крае многочисленный коллектив Производственного управления автомобильного транспорта Камгэсэнергостроя, сокращенно ПУАТ. Его парк теперь 3500 автомобилей — современных, мощных: БелАЗы, КрАЗы, «уралы», МАЗы, ЗИЛы...

Одна любопытная деталь. Специалисты подсчитали: за три года стройки города и комплекса заводов водителями ПУАТ перевезено 162 миллиона тонн грузов, что почти вдвое превышает объем работы всего автотранспорта страны в 1931 году. Автотранспортное хозяйство КамАЗа — один из передовых отрядов строителей. Каждый второй водитель — участник движения за коммунистическое отношение к труду, каждый восьмой уже завоевал право называться ударником коммунистического труда.

Год назад мы познакомились с бригадой шоферов, которой руководит Николай Усов. Тогда еще они сами не могли точно сказать, как завершат год, хотя и уверены были, что обязательства выполнят. Теперь знаем: выполнили на два с половиной месяца раньше срока. Они и сегодня — впереди. Мы еще подробно расскажем об автотранспортниках, о людях бригад Николая Усова и Николая Рябоконева.

...Темпы КамАЗа. Они создают уверенность: уже скоро в многомиллионную семью советских автомобилей вольются большегрузные машины с маркой «КамАЗ».

В. ШИРШОВ,
спецкор «За рулем»

г. Набережные Челны



СОВЕТСКАЯ ТАТАРИЯ

ГОД УДАРНОГО ТРУДА

ГОД РЕШАЮЩИЙ, УДАРНЫЙ!

Социалистическая ИНДУСТРИЯ

КАМСКИЕ ЗОРИ

ДНЕПРОГЭС — КамАЗ

социалистик татарстан

Выполним данное партии и народу слово

ЗНАМЯ КОММУНИЗМА

КОМСОМОЛЕЦ ТАТАРИИ

КамАЗ строится. «КамАЗы» катятся

ГОД РЕШАЮЩИЙ, УДАРНЫЙ!

Социалистическая ИНДУСТРИЯ

социалистик татарстан

КАМСКИЕ ЗОРИ

ДНЕПРОГЭС — КамАЗ

5 мая — День печати

«Советская Татария», «Знамя коммунизма», «Камские зори», «Социалистическая индустрия» на строительстве Камского автозавода», другие газеты, названия которых вы видите в этой колонке, — верные помощники, большие друзья строителей автогиганта. Умный совет, доброе слово, деловая критика — вот вклад журналистов в быстрейшее завершение важнейшей стройки пятилетки.

9 мая — Праздник Победы

● Встреча боевых друзей и их детей на месте бывших боев за Москву. Ленинградское шоссе...

● Дома у Д. Игамова — настоящий музей воинской славы. Сюда, в древнюю Хиву, часто приезжают люди, чтобы почтить память погибших воинов, своих братьев, отцов или друзей. За этим узбекским орнаментом — ваза, где собраны горсти земли с братских могил.

● В 1972 году ветераны 6-го гвардейского ордена Суворова кавалерийского корпуса съехались под Москвой и встретились в средней школе, где учительствует один из бывших однополчан. Парад возглавляет председатель Совета ветеранов А. Я. Сошников.

Фото из личного архива Д. Игамова

«КАК ЖЕ МОГУ



В узбекском городе Хиве живет Джуманияз Игамов, а Василий Долгих — за тысячу километров в лесном поселке Колтубановский, в Оренбуржье. А знают они друг о друге все и помнят всегда. Увидеть боевых друзей вместе мне пока не пришлось. Но каждый в отдельности при встречах рассказывал не скупясь. Пережитое не гаснет в солдатской памяти.

С первым я познакомился в Подольске в читальном зале архива Министерства обороны СССР. Своей кряжистой фигурой Игамов заметно выделялся среди военных кителей и штатских пиджаков. Привлекала внимание и его живописная одежда: широкие шаровары, легкие брезентовые сапоги, цветастая хорезмская тюбетейка. Видно, многим было любопытно узнать, что привело жителя Хивы в подмосковный Подольск. Я часто видел, как живо беседует он с постоянными посетителями читальни. Довелось и мне поговорить с Джуманиязом.

Военный шофер Игамов, вернувшись с войны в родные края, снова сел за руль, снова в путь. А память возвращала на фронтовые дороги, к боевым друзьям. Игамов считал себя в долгу перед павшими, и постепенно созрело решение разыскать их могилы, установить обстоятельства гибели, чтобы потом рассказать родным и землякам о подвиге, о судьбе героев. Немало времени и усилий потратил Джуманияз-ака, чтобы найти однополчан из 13-й гвардейской кавалерийской Ровенской Краснознаменной дивизии, завязать с ними переписку. Так он, выйдя на пенсию, оказался в Подольске.

Джуманияз каждый год отправляется в поездку по местам сражений. С помощью бывших однополчан, радио и газет ему удалось установить связь с семьями погибших.

— Дома, в Хиве, у меня свой музей. Письма, документы.

Узнав, что я из Оренбурга, Джуманияз оживился:

— О, есть у меня фронтовой друг, оренбуржец Василий Долгих. Со своим ЗИСом до конца войны прошел. Сам он бузулукский. Какой друг!

Игамов говорил так горячо и искренне, что мне захотелось побольше узнать об интересном человеке. И когда журналистские дороги привели меня в Бузулук, нашел Василия Долгих. Живет он в Колтубановском.

Вхожу во двор, из сеней доносится стук молоточка о жесть. Тут же готовая продукция — совочки.

— Да вот, делаю для мехлесхоза,— объяснил он, когда мы познакомились. — И шофер, и жестянщик — все вместе.

Потом Василий Герасимович рассказал о войне, о друзьях, встречах.

— Джуманияз попал к нам, уже повоевав под Москвой и Воронежем. В тот день, когда я его встретил, он, верно, о доме задумался, о семье. Сидит возле машины рассеянный, угрюмый. Спрашиваю — ты что заскучал? Ну, разговорились. Сначала о семейных делах, о Хиве. Потом пожаловался — что-то с машиной не ладилось. Я помог, подсказал — поопытней был. И как-то сразу мы с Джуме друг другу по душе пришлись. С тех пор, в какие переделки ни попадали — не разлучались. Приходилось не только за рулем сидеть, но и отбиваться от гитлеровцев.

Воспитанники ДОСААФ на службе в армии

НОЧНОЙ РЕЙС



Рядовой Султан Сафаров. Фото автора

Резкий вой сирены оборвал ужин. Тревога! Солдаты повскакивали из-за столов и помчались в казарму. Через минуту водитель Султан Сафаров был уже в боксе, запустил тягач и вывел его к контрольно-техническому пункту. Офицер И. Ляшенко, ставя задачу, предупредил водителей: дорога скользкая, местами опасная. Внимательность, дисциплина, строгое соблюдение правил движения — вот что требуется от каждого.

В темноте колонна с зачехленными ракетами казалась Сафарову караваном гигантских верблюдов. Правда, верблюдов он видел только в кино и улыбался собственному сравнению. Султан, не скрывая, гордился тем, что управляет могучей машиной. Эх, посмотрел бы на него, сидящего за рулем тягача, старший брат Курбан, сестренки Гулара и Кызыле или кто-нибудь из преподавателей Бакинского автомотоклуба ДОСААФ. Вот было бы здорово!

Часто в такие вот армейские будни он пытался представить себе и другое —

ТЕБЯ ЗАБЫТЬ...»

...Было это под Дебреценом. Положение сложилось, какое на фронте называли «слоеным пирогом». Противник в нескольких местах перерезал основную магистраль, прорваться к своим можно было только по узкой дороге между железнодорожным полотном и посадками кукурузы. Но и тут было опасное место — возле путевой будки стоял пост гитлеровцев. А боеприпасы нужно доставить срочно: полк, в котором служили Долгих и Игамов, ведет бой.

— Выехали мы ночью, — рассказывает Долгих. — Я впереди, Джуме за мной. В радиаторе его машины вдруг закипела вода. Пришлось брать грузовик на буксир. На его машине — два бойца с автоматами. И вот, видим, возле будки горит солома — противник не дремлет. Но у нас выхода нет. На полной скорости подлетели к будке и такой огонь открыли, что гитлеровцы на минуту растерялись. А нам этого достаточно. Проскочили и боеприпасы доставили вовремя.

Так они дошли до Праги — гвардии ефрейтор Василий Долгих и гвардии рядовой Джуманияз Игамов.

Джуманн, Джуме... Каждый раз, вот так ласково произнося это имя, Василий Герасимович припоминает то время, когда этот высокий плечистый человек так нуждался в его дружбе, поддержке. Он показывает письма Игамова, вырезки из газет. Есть в этих письмах такие слова: «Пиши мне, друг. Очень хочу слышать твой голос, хотя бы на бумаге. Ты всегда в тяжелые минуты был мне лучшим советчиком. Как же могу тебя забыть».

В одном письме Игамов сообщает, что, изучая историю дивизии и разыскивая ее бойцов, он связался со многими городами — Владимиром, Ровно, Гомелем, Саратовом, Ростовом-на-Дону, Томском. Напоминает, что восемнадцать Героев Советского Союза воспитала их дивизия.

Много у Василия Герасимовича писем из Хивы.

— А вот посмотрите, о своем музее пишет... Я, правда, собственными глазами этого музея еще не видал. Но хорошо себе представляю его. Одних фотографий около двух тысяч. Различные реликвии военных лет, найденные на полях сражений. Есть у Джуманияза среди экспонатов и земля с братских могил наших однополчан.

— И много таких могил он нашел?

— Кажется, сто шестьдесят три. И сообщил о них семьям погибших.

— Удивительный музей...

— Да, о нем хорошо знают в Хиве и за ее пределами. Многие стараются побывать у Игамова, когда приезжают в город...

Василий Герасимович вспомнил, что в 1945 году, когда Ровенская дивизия находилась на чешской земле, Джуманияз был включен в группу разведчиков. О его мужестве, проявленном в совместных боях с чехословацкими партизанами против фашистских захватчиков, писал в свое время журнал «Свет социализму». Правительство ЧССР наградило Игамова партизанской медалью.

— Как же все-таки возникла у Джуманияза эта мысль о поисках, о музее?..

Василий Герасимович задумывается, припоминая какие-то детали, подробности.

— Часто я наблюдал — случится минута передышки, и Джуме уже что-то записывает в свою тетрадочку. Числа, названия сел, фамилии товарищей. Видно, в нем жила эта потребность — запоминать события, людей... И чем можно помогать им... Вот и в последнем письме сообщает — был недавно в школе имени Димитрова в Кашкадарьинской области, там открывали обелиск. И яблоневый сад по совету Игамова посадили ребята.

Память о боевых делах... Она живет в экспонатах музея Джуманияза Игамова, в молодых деревцах на школьном дворе, в нерасторжимой дружбе патриотов всех национальностей, светом которой так ярко озарена судьба Джуманияза Игамова и Василия Долгих.

М. КЛИПИНИЦЕР

г. Оренбург





службу военного шофера на фронте, когда нужно было срочно доставить снаряды или вывести на огневую позицию «катюшу», иначе проиграешь бой. Тогда все решали секунды. А сегодня? Ведь у ракетчиков время как раз и исчисляется секундами. И водитель должен быть столь же точным, как все члены расчета.

Султан Сафаров понимает это, старается.

Сразу ли получалось? Нет, не сразу, хотя в автомотоклубе он и был отличником. Освоился с тягачом, правда, быстро — упорная учеба в клубе много дала ему. Но здесь, в части все-таки другое дело. Теперь Султан привык к ночным рейсам.

...Колонна уходила все дальше. Остался позади знакомый поселок, в котором уже не светились окна, за поселком дорога резко полезла в гору. Напряженнее заработали двигатели. Так шли долго, не меньше часа. Вдруг вводная:

— Справа в пяти километрах — эпицентр атомного удара «противника», радиоактивное облако движется вдоль дороги. Надеть противогазы и на максимальной скорости преодолеть опасный участок. Колонна прибавила скорость. Чехлы на ракетах надулись пузырями. Дорожные знаки выныривали из темноты и, как самые добрые друзья, рассказывали водителям о том, что ожидает их впереди. Султан Сафаров строго держал дистанцию, зорко следил за дорогой. В противогазе вести тягач стало еще труднее. «Но ведь в настоящем бою куда больше будет таких испытаний». Эта мысль прибавила ему сил.

— Отбой, — послышалась команда. Сафаров снял противогаз, рукавом вытер вспотевшее лицо и снова улыбнулся: «Ничего, терпеть можно!»

Начинался спуск. Лучше ли он подъема? Вряд ли! Пожалуй, на спусках труднее управлять такой махиной, усилий и опыта надо больше. Вот ведь не рассчитал тогда ефрейтор Колтиенко, хоть и не новичок, и чуть не сполз в кювет. Остановился вовремя. Но, чтобы вновь начать движение, нужна была помощь. Сафаров выскочил из кабины, осмотрел машину товарища. Решили попробовать лебедкой, Колтиенко быстро набросил трос. Из кабины своего тягача Султан видел, как автопоезд ефрейтора медленно выравнивается на дороге.

Подбежали начальник колонны, водители.

— Ну, молодцы, не растерялись!

Есть что вспомнить солдату.

...И снова тягачи в пути. К месту назначения прибыли точно, как приказал командир. Водитель Султан Сафаров был в числе тех, кому объявили благодарность за отличное действие на марше.

Майор В. ПИЩУЛИН

Н-ская часть

К III пленуму ЦК ДОСААФ СССР

Спортивные горизонты

Многогранную деятельность оборонного Общества сейчас просто нельзя себе представить без спортивной работы. Комитеты, клубы ДОСААФ, спортивные федерации, крупные первичные организации, руководствуясь решениями VII съезда Общества, уделяют большое внимание военно-техническим видам спорта, стремятся к тому, чтобы ими увлекалась масса молодежи. Трудно переоценить их значение в подготовке к высокопроизводительному труду и к защите Родины.

За последнее время значительно повысилась массовость в этих видах спорта, особенно в автомобильном и мотоциклетном. Миллионы юношей овладевают спортивными приемами управления автомобилем и мотоциклом в самых разнообразных соревнованиях: скоростном маневрировании, кроссах, ралли, кольцевых и трековых гонках. Массовость — та основа, на которой неуклонно растет мастерство советских автомотоспортсменов, добившихся немалых успехов на международной арене.

Придавая большое значение военно-техническим видам спорта как важному средству патриотического воспитания молодежи, Центральный комитет ДОСААФ СССР на своем очередном, майском пленуме рассматривает вопросы дальнейшего развития спорта в оборонном Обществе.

Не секрет, что далеко еще не все первичные организации взяли спорт на вооружение, не все используют его для развертывания оборонно-массовой работы.

Подлинный размах соревнований немыслим без привлечения к моторному спорту широких слоев населения. Огромный резерв здесь — владельцы личных мотоциклов и автомобилей. Важно также повсеместно развернуть работу по сдаче молодежью нормативов комплекса ГТО, и прежде всего третьей ступени «Сила и мужество».

Не удовлетворяет современным требованиям уровень подготовки многих спортсменов-разрядников и мастеров спорта. В ряде клубов и секций не налажен нормальный тренировочный процесс, не используется опыт лучших коллективов, слабо ведется воспитательная работа со спортсменами. Не изжиты еще в среде спортсменов случаи зазнайства, нарушения этики.

Рост популярности военно-технических видов спорта вызвал большие трудности в обеспечении авто- и мотоспортсменов спортивной техникой. В связи с этим очень остро стоит вопрос о правильном использовании и бережном хранении имеющегося парка спортивных автомобилей и мотоциклов.

Организации ДОСААФ располагают рядом крупных спортивных сооружений — мотодромами, шоссейно-кольцевыми трассами, стрельбищами. Их, конечно, еще недостаточно. Но многие из действующих, к сожалению, содержатся и используются не лучшим образом: они существуют лишь за счет денежных дотаций и большую часть времени пустуют. Важно добиться такого положения, чтобы все спортивные сооружения ДОСААФ содержались в образцовом состоянии, были рентабельны, и главное — стали настоящей базой массового спорта.

Технический спорт недаром называют у нас спортом XX века. Он в самом деле вобрал в себя достижения науки и техники. Но главное — он служит прогрессу, гармоническому воспитанию человека, он служит в нашей стране делу труда и обороны. Об этом еще раз напоминает нам повестка дня III пленума ЦК ДОСААФ СССР, обсуждающего спортивную деятельность организаций Общества.



Вот они, герои чемпионата мира (слева направо): Габдрахман Кадыров, Борис Самородов и Владимир Пазников.

Фото В. Ширшова

НОВЫЙ ТРИУМФ СОВЕТСКИХ МОТОСПОРТСМЕНОВ

Габдрахман Кадыров — шестикратный чемпион мира

И снова победа. Полная, безраздельная. Снова чемпионом мира по мотогонкам на льду стал замечательный советский мотоциклист заслуженный мастер спорта Габдрахман Кадыров. Вторую ступеньку на пьедестале почета заняп заслуженный мастер спорта Борис Самородов, третью — мастер спорта международного класса Владимир Пазников. Их уверенной и красивой победе аплодировали 25 тысяч зрителей, до отказа заполнивших трибуны знаменитого высокогорного катка в Инцеле (ФРГ).

Итак, все три медали у советских гонщиков. Завоеваны они в исключительно острой и напряженной борьбе. Еще никогда программа чемпионата мира не была такой сложной, как в нынешнем году. И это прежде всего свидетельство быстро растущей популярности мотогонок на льду. Состав участников мирового первенства пополнился новыми талантливыми спортсменами из многих стран Европы, в том числе из Франции, Италии, Голландии. Впервые борьбу за выход в финал пришлось начинать с дополнительного отборочного соревнования — четвертьфинальных гонок. Кроме того, в орбиту чемпионата, помимо хорошо известных нашим мотоциклистам ледяных дорожек Уфы и Инцеля, ныне вошли стадионы Ассена (Голландия) и Греноблп (Франция) с искусственными ледяными дорожками. А каждый новый трек — это новые требования и к подготовке мотоцикла и к технике вождения. Наши спортсмены все сложные испытания прошли безупречно.

В пятерку советских гонщиков, занявших места с первого по седьмое, удалось вклиниться лишь двум «ледовикам» из других стран — Х. Юхансону (Швеция) и М. Шпиньке (ЧССР). Вновь вне конкуренции был Габдрахман Кадыров. Можно только поражаться умению этого замечательного спортсмена не поддаваться неудачам, мобилизовывать в нужный, в самый ответственный момент всю свою волю, мастерство и опыт. Шесть золотых медалей чемпиона мира на счету Кадырова. Ни один спортсмен в мире, специализирующийся в трековых гонках, не имеет такого количества высших наград.

А разве можно не восхищаться выступлением Бориса Самородова. Наш 42-летний ветеран, несколько лет назад, казалось, навсегда покинувший спорт, был на этот раз одним из главных претендентов на победу в чемпионате. Его серебряная медаль — награда за настоящий спортивный подвиг. Не подвел и молодой Владимир Пазников. Второй год выступает он в мировом чемпионате и второй раз удостаивается бронзовой медали. Удачным дебютом можно назвать выступление В. Чапало и А. Сухова, занявших соответственно пятое и седьмое места. Уверенная победа наших гонщиков в чемпионате мира еще более укрепила международный авторитет советской мотоциклетной школы. Это хороший подарок III пленуму ЦК ДОСААФ СССР, где будут рассмотрены вопросы дальнейшего развития военно-технических видов спорта в стране.

Интервью с победителями

Вскоре после приземления самолета, доставившего из ФРГ в Москву победителей VIII чемпионата мира, мы попросили их поделиться впечатлениями о финальных гонках в Инцеле.

Г. КАДЫРОВ. Три наших медали могут кому-то показаться «легкой добычей». Это не так. Класс соперников растет год от года. Конкуренция была ожесточенная. Один пример: швед Юханссон, занявший четвертое место, во второй день набрал четырнадцать очков из пятнадцати! И все же для меня самым опасным соперником оказался Борис Самородов. Всем памятны его замечательные выступления на льду. Но, право, никто, в том числе и я, не предполагал, что после трехлетнего перерыва он сможет так успешно стартовать и реально претендовать на чемпионский титул. Если б не одно падение, как знать...

В будущем, уверен, на чемпионате предстоит еще более острая борьба. Популярность мотогонок на льду уже огромна. 10 тысяч так и не смогли попасть на стадион в Инцеле, вмещающем 25 тысяч зрителей. Соревнования проходят на искусственном льду, и это обязывает готовиться к ним особенно тщательно. Каждая дорожка имеет свой «норов» — свои размеры, свой лед, — словом, особые условия. Но если будем готовиться серьезно, как в этом году, то гимн нашей Родины еще не раз прозвучит в честь победы советских «ледовиков».

Б. САМОРОДОВ. По правде говоря, не думал, не гадал, что снова окажусь в боевых доспехах. Случилось, что двое наших ребят не смогли в Уфе стартовать в полуфинале чемпионата мира. Пришлось их заменять. А уж тут, конечно, самолюбие подстегивало. А еще больше — дружеское расположение ребят, которые болели за меня как за себя. В общем, тряхнул стариной. Выступлением, сами понимаете, доволен.

Как тренер рад тому, что есть у нас хороший резерв. Володя Пазников снова призер, а дебютанты чемпионата Чапало и Сухов заняли почетные пятое и седьмое места.

Наше выступление в чемпионате еще раз убеждает, как важны четко продуманная подготовка, организация тренировок, обеспеченность техникой. Все это наш Центральный автомотоклуб сумел организовать на высоком уровне.

В. ПАЗНИКОВ. Второй раз выступаю в чемпионате и могу сказать: нет такой дружной, спаянной команды, как наша. Нет у нас друг от друга секретов, каждый готов поделиться всем с товарищами, помочь в трудную минуту, подбодрить. Это создает настрой, желание выступить как можно лучше. Итоги говорят сами за себя.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

1. Г. Кадыров — 29 очков; 2. Б. Самородов — 25; 3. В. Пазников (все — СССР) — 24; 4. Х. Юханссон (Швеция) — 23; 5. В. Чапало (СССР) — 21; 6. М. Шпинька (ЧССР) — 21; 7. А. Сухов (СССР) — 20 очков.

Успех «москвичей» и «жигулей»

Начало нынешнего спортивного сезона принесло весомые достижения советским раллистам. Сразу две наших команды приняли участие в ответственнейших соревнованиях — ралли «Швеция-73» и «Западные Сафари — Аргунгу». Первое из них по праву считается одним из самых трудных состязаний в международном календаре автомобилистов. Не случайно в нынешнем году «Швеция-73» было включено в программу чемпионата мира для заводских марок. На старт вышел 141 экипаж из семи стран. Здесь были представлены такие известные модели, как «Альпин-Рено», «Лянча-фульвия», «ФИАТ-124-спайдер», «Форд». Советская команда впервые выступала на автомобилях Волжского автозавода.

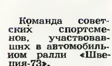
Гонщикам предстояло промчаться 1800 километров по узким обледенелым дорогам, из них 800 приходилось на долю скоростных участков. К тому же организаторы запретили применение шипов. Всю трассу сумел преодолеть только 91 экипаж. Среди них — три наших: К. Гирдаускас — В. Егоров (третье место в классе 1300 см^3), С. Брундза — В. Ильин (четвертое) и Л. Потапчик — К. Сочнов (седьмое место). Это принесло команде «Автоэкспорта» победу в клубном зачете, а заводская команда вышла на второе место. ВАЗ-2101 успешно выдержал трудное испытание. На всем пути гонщики ни разу не открыли капот автомобилей.

Если в Швеции спортсменам пришлось демонстрировать свое умение на обледенелых дорогах, то другая наша команда — Московского автозавода имени Ленинского комсомола — встретила на ралли «Сафари» зной Нигерии. Жара доходила до 42 градусов. Да еще из-за плотной завесы пыли над дорогами нельзя было открывать окна в машинах.

Трасса ралли включала 3700 километров, из них 700 — полное бездорожье. Ехать приходилось по руслам высохших рек. Средняя же скорость в целом составляла 100 км/час, а на некоторых участках — до 140 км/час.

После ознакомления с трассой и режимами движения отказались участвовать в соревнованиях многие автомобильные фирмы, в том числе «Порше», «Мерседес», «Датсун», «Пежо». Тем не менее в трудное испытание отправились машины шести фирм — 27 экипажей. На финиш прибыло всего восемь автомобилей, и в их числе все три «москвича-412». **Только советской команде удалось в полном составе пройти всю трассу.** Высокое мастерство наших гонщиков, их мужество и упорство, надежность автомобилей заслуженно принесли убедительную победу. Высокие результаты были показаны советскими раллистами и в абсолютном зачете: Э. Лифшиц — В. Кислых — Ю. Лесовский заняли второе место, В. Бубнов — А. Печенкин — Л. Евсиков — третье и В. Ржечицкий — А. Сафонов — А. Терехин — пятое место.





Команда советских спортсменов, участвовавших в автомобильном ралли «Швеция-73».

Фото А. Ганюшина

Рассказываем о наших экспонатах



В конце мая в Москве, на территории парка «Сокольники», открывается международная специализированная выставка «Автосервис-73». Десятки стран принимают участие в этом смотре достижений и перспектив в области организации технического обслуживания и ремонта автомобилей. Самой внушительной будет экспозиция СССР — устроителя выставки. Она не уместилась даже в двух весьма обширных павильонах выставочного городка. Часть экспонатов расположилась на прилегающих к ним открытых площадках, а своеобразным продолжением экспозиции стали объекты так называемого вневыставочного показа. Среди них целые предприятия, в том числе станции технического обслуживания на Варшавском шоссе и Волгоградском проспекте столицы.

Постараемся наглядно представить здесь советский раздел выставки, его характер и направленность, приглашаем вас, хотя бы мысленно, в его павильоны и на площадки.

Вдоль выставочной «автострады»

Для того чтобы попасть в первый из павильонов, известный посетителям «Сокольников» под названием купольного, выходим на аллею, представляющую собой как бы модель современной автомагистрали, с такими же четкими линиями разметки и полосами для движения. На этот раз для пешеходов — посетителей выставки. Она не кончается у входа в первый павильон, а пролегает и по его центру, продолжается дальше и ведет нас прямо ко второму, так называемому веерному, павильону.

Вдоль этой «автострады» — информационные стенды. Они рассказывают об истории и достижениях отечественного автомобилестроения и автосервиса, о дорожном строительстве, о перспективах их развития в ближайшие годы.

Возле аллеи, как у настоящей автомобильной трассы, площадка автозаправочной станции с дистанционным управлением, топливораздаточными колонками, с аппаратурой для контроля за состоянием некоторых узлов автомобиля, заправки его водой, подкачки шин. Чуть подальь, в лесу — лагерь автомототуристов с разборными домиками типа «Сенеж». Перед ним на стоянке — комфортабельные туристские автобусы.

По другую сторону аллеи выстроились последние модели отечественных автомобилей. Тут же специализированные машины первой технической помощи в дорожных условиях.

Автообслуживание на любой вкус

В первом павильоне привлекают внимание прежде всего шесть динамических подиумов, по три с каждой стороны аллеи. На этих огромных вращающихся подставках демонстрируются отечественные автомобили и станции технического обслуживания. Известные всем «волги», «москвичи», «запорожцы» предстанут перед вами в разрезе, что позволит наглядно ознакомиться с оборудованием их салонов, конструкциями двигателей, труднодоступными для обзора в обычных условиях агрегатами и узлами.

Станции технического обслуживания здесь, разумеется, не в натуральном виде, а в макетах. Но иначе и не представишь себе целиком предприятия на 10, 25, 50, 75 и 100 рабочих постов. Такие станции сооружаются и намечаются к постройке в самых различных районах страны. Всего за пятилетку планируется построить их свыше пятисот. Возводятся они по новейшим типовым проектам, оснащаются высокопроизводительным оборудованием для ремонта и диагностики. Помимо высокой технической культуры обслуживания их отличительный признак — максимум удобств для самих автомобилистов.

Ясно, что при разнообразии климатических, экономических и других условий для каждой зоны нашей страны нужен особый тип станции техобслуживания. Вот почему макеты показывают нам сооружения различной мощности и назначения, от целых комплексов до легких типовых павильонов под названием «Юг». Последние предназначены для технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей на южных курортах страны, где в разгар летнего сезона приходится создавать сеть временных станций автосервиса. Пропускная способность такого павильона за сезон — около двух тысяч автомобилей.

Здесь же, в первом павильоне размещены в витринах и на стендах материалы по обслуживанию и эксплуатации автомобилей, экспонаты, относящиеся к безопасности движения, в числе которых образцы новых светящихся дорожных знаков отечественного производства.

От болта до электроники

У входа во второй павильон советской экспозиции можно было бы написать слова «Все для ремонта автомобилей и мототранспортных средств». Здесь стенды для сборки и разборки автомобилей, проверки и ремонта различных его систем и деталей, установки, инструменты и приспособления самого разнообразного назначения. Что представляет самый большой интерес? Диагностическое оборудование? Контрольно-регулировочное? Смазочно-заправочное? Или, может быть, шиноремонтное? Ответить на этот вопрос трудно.

Диагностика — верный способ наиболее точно определить «здоровье» автомобиля, степень прочности или изношенности отдельных его узлов, частей, предупредить многие кажущиеся неожиданными поломки, неисправности. Вы увидите диагностическое оборудование, которое уже есть на станциях автосервиса или будет на их вооружении в ближайшие годы: электронно-вычислительные стенды, позволяющие за несколько минут определить эффектив-

ПЛАН СОВЕТСКОГО РАЗДЕЛА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ «АВТОСЕРВИС-73»

1 — Вводный раздел
2 — Кемпинг
3 — Автобусы
4 — Автозаправочная станция
5 — Лодки
6 — Центральный зал
7 — Легковые автомобили, предприятия по ремонту и обслуживанию
8 — Раздел «Безопасность движения»
9 — Площадка специальных автомобилей
10 — Площадка складского оборудования
11 — Грузовые автомобили
12 — Площадка подъемников
13 — Площадка диагностического оборудования
14 — Площадка моечного оборудования
15 — Зал автомототуризма
16 — Зал технической литературы и плакатов
17 — Зал инструмента и приспособлений
18 — Зал диагностики
19 — Зал запасных частей и агрегатов
20 — Зал ремонта
21 — Зал обслуживания и ремонта агрегатов
22 — Зал профилактики и обслуживания
23 — Информационный центр

ность тормозов, момент зажигания, углы установки колес и т. д. На одной из таких станций весь цикл диагностики занимает всего от 15 до 40 минут.

А сколько в залах второго павильона новых образцов подъемно-транспортного оборудования, от простейших приспособлений до унифицированных поточных линий технического обслуживания. Наконец, здесь же представлены массовая техническая литература и плакаты по самым различным вопросам конструкции и эксплуатации автомототранспортных средств.

* * *

В подготовке советской экспозиции участвовали свыше пятидесяти министерств и ведомств. Экспонаты для всех десяти ее разделов представили около четырехсот предприятий Москвы и Ленинграда, Киева и Харькова, Алма-Аты и Вильнюса, Куйбышева и Новгорода, Львова и Челябинска — всего 150 больших и малых городов.

Мы надеемся, что обширная и многоликая советская экспозиция на выставке «Автосервис-73», представленная более чем двумя тысячами экспонатов, даст наглядное представление о том, по каким путям развивается и будет развиваться наш отечественный автосервис.

Н. ЧЕРНЫХ,
директор советского раздела международной специализированной выставки «Автосервис-73»







Моечная установка для блоков цилиндров и коленчатых валов автомобильных и тракторных двигателей.

Новая маслораздаточная колонка.

Переносный прибор для определения технического состояния цилиндров, поршневых колец и клапанов автомобильных двигателей.

С БЕНЗИНА НА ГАЗ

Воздушный бассейн нашей столицы в сравнении с крупнейшими городами мира один из самых чистых. Это результат работы всех, от кого зависит его состояние. На заводах и фабриках совершенствуют технологические процессы, чтобы уменьшить вредные выбросы, оснащают цехи современным оборудованием для очистки газов, аппаратами пылеулавливания.

Теперь наступила очередь автомобильного транспорта. Совет Министров СССР издал распоряжение о переводе в 1974—1976 годах 35 тысяч грузовых автомобилей в Москве с бензина на сжиженный газ. Три тысячи таких машин появятся на улицах столицы в будущем году, 12 тысяч в 1975-м и 20 тысяч в 1976-м. Для обеспечения их нормальной эксплуатации предусмотрена реконструкция восьми ныне действующих газонаполнительных станций и строительство пятнадцати новых, а также специальной станции технического обслуживания.

Реконструируется и завод автомобильной аппаратуры в Рязани, который будет поставлять необходимое оборудование. В дальнейшем газобаллонные модификации автомобилей станут выпускать Московский имени Лихачева и Горьковский автозаводы.



В Москве эксплуатируются газобаллонные грузовики. На снимке — один из них.



Баллон со сжиженным газом, установленный на машине.

Фото С. Ветрова

АВТОКЛАСС НА СТАДИОНЕ



С введением новых Правил дорожного движения у Госавтоинспекции появилась еще одна забота: быстро, точно и доходчиво разъяснить водителям конкретные положения этого документа. Черкасская областная ГАИ, которую возглавляет полковник милиции Э. Сологуб, приняла интересное решение — провести показательные занятия по правилам движения на... стадионе. В одно из воскресений февраля еще заснеженное поле стадиона им. Ленинского комсомола в Черкассах превратилось в огромный перекресток, а трибуны собрали более 10 тысяч водителей-профессионалов, мотоциклистов и автолюбителей.

Сотрудники ГАИ и шоферы-инструкторы на нескольких автомобилях наглядно и ясно показали всем, как должны решаться самые сложные ситуации на перекрестках, какой порядок проезда регулируемых и нерегулируемых пересечений устанавливают новые Правила. Собравшимся были продемонстрированы и новые дорожные знаки, автомобили специальных служб, пользующиеся преимуществом на дорогах, а также новинки техники, которую использует в своей работе автоинспекция.

Подобные занятия прошли и в районных центрах Черкасской области.

Л. ХМЕЛЬКОВСКИЙ,
сотрудник газеты «Черкаськa правда»

г. Черкассы

Фото И. Волчкова

ДЕТСКИЙ «МОСКВИЧ»

Малолитражки, выпускаемые автомобильным заводом имени Ленинского комсомола, хорошо известны всей стране. Но марку «Москвич» можно встретить не только на седанах, универсалах, фургонах, гоночных машинах. В производственной программе АЗЛК значатся и одноместные детские педальные автомобильчики. Модель, имеющая заводское обозначение АДПМ, выпускается автостроителями более десяти лет, и в больших количествах — почти столько же, сколько «взрослых» машин. Это и понятно, если учесть то важное значение, которое придается сейчас в нашей стране производству товаров народного потребления. Достаточно сказать, что ребята получили в 1972 году свыше 100 тысяч педальных автомобилей, а на этот год запланировано уже 130 тысяч.

АДПМ имеет много общих черт со своим взрослым собратом: управляемые передние колеса, электрические фары, звуковой сигнал, катафоты на задней панели кузова. Машина рассчитана на одно место. Отсюда ее компактный габарит: длина 1110 мм, ширина 515 мм, высота 490 мм, очень короткая база (596 мм), небольшая колея (410 мм): весит она 13 кг. Цена педального «Москвича» — 25 рублей.



Фото В. Ушмайкина

«ФИГУРКА» НА МОПЕДЕ

Живой интерес у любителей мотоспорта вызвали соревнования по фигурному вождению мопедов, состоявшиеся во львовском парке имени Богдана Хмельницкого в присутствии многочисленных зрителей. Они были организованы мотозаводом, редакцией областной газеты «Львовская правда», районным комитетом ДОСААФ.

Двенадцать участников выполнили нормы 3-го спортивного разряда. Первое место завоевал курсант автомотоклуба ДОСААФ В. Мефодьев. Он награжден мопедом «Верховина-3». На втором месте — слесарь завода изоляторов Б. Водян и на третьем — слесарь-сборщик завода газовой аппаратуры Я. Наконечный. Среди женщин лучший результат у Л. Калиты — сотрудницы автомотоклуба ДОСААФ.

С. НЕВЕЛЮК,
работница мотозавода

г. Львов

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

Вот что дает социалистическое соревнование

В те дни в Уфимском образцовом не было годовых итогов выполнения социалистических обязательств. Но так как здесь стало законом подводить итоги каждый месяц, потом поквартально, то нетрудно было проследить этапы роста показателей в самых разных сферах жизни клуба: в учебно-воспитательной, спортивной, рационализации и изобретательстве, в уходе за техникой, несении внутренней службы... Причем для этого не потребовалось листать папки с протоколами, отчетами, приказами или постановлениями собраний — достаточно было пройтись по классам, побывать в ленинской комнате, методическом кабинете, в вестибюлях. Выразительные диаграммы, плакаты, фотовитрины, боевые листки, стенгазета ярко раскрывали перед нами содержание и конкретные результаты большого труда клубного коллектива.

Однако жизнь его удалось в какой-то мере познать по-настоящему все же не по плакатам и диаграммам, хотя и очень полезным и нужным, а непосредственно вникнув в трудовой процесс, соприкоснувшись с людьми, увидев их отношение к делу, оценив ту меру ответственности, которую каждый возложил на себя в третьем, решающем году пятилетки, дав слово работать лучше, с большей отдачей.

— В прошлом, юбилейном году, — рассказывает начальник клуба Павел Дмитриевич Новиков, — мы брали повышенные обязательства. По успеваемости, например, решили достичь среднего балла 4,6. Показатель этот перекрыли. Выпустили также намного больше отличников, значкистов ГТО, спортсменов-разрядников по сравнению с тем, что обещали. Ввели в действие сверх намеченного ряд интересных электрифицированных стендов, макетов, разрезных агрегатов, всего внедрили шестьдесят рационализаторских новинок. Результат — значительно улучшилась наглядность, эффективность обучения, и, как итог — повысилось качество подготовки будущих воинов-водителей. Мы судим об этом по сообщениям о наших питомцах, многие из которых уже умело управляют военной техникой, успешно осваивают оружие, одним словом, хорошо несут солдатскую службу.

Павел Дмитриевич назвал и другие примеры, свидетельствующие о том, что в золотой юбилей образования СССР коллектив потрудился на славу. Недаром он завоевал одно из первых мест среди автомотоклубов ДОСААФ Российской Федерации.

По-видимому, как давно продуманное, Новиков подытожил:

— Знаете, есть такой технический термин — запас прочности. Он означает, что при необходимости деталь, конструкция может работать с большей, нежели обычная для нее, нагрузкой. Так вот, принимая социалистические обязательства в нынешнем году, мы рассчитывали на этот «запас».

Значимость слов начальника клуба нам довелось оценить по достоинству не один раз. Вернемся к тому же среднему баллу. Отношение кое у кого к нему, правда, скептическое, но ведь в учебном заведении от оценок никуда не денешься: они — показатель успеваемости. В этом году уфимцы решили довести средний балл до 4,7. Кто же не знает, что за каждой единицей, да что единицей — за десятой ее долей, — живые люди. Чтобы выпустить весь поток за год с общей оценкой «хорошо» и выше, нужен труд и труд!

Вот мы в учебной группе, одной из передовых, которую ведет преподаватель Мухамет Ханафеевич Лукманов. Ее показатели: посещаемость без единого пропуска, стопроцентная сдача экзаменов с первого раза. Три четверти группы — отличники учебы, почти все сдали нормативы на значок ГТО, высокие оценки получили по строевой подготовке, знанию воинских уставов, наставлений. Словом, каждый из трех десятков курсантов научился уверенно управлять автомобилем, подготовился физически и нравственно к воинской службе.

«Секрет» успеха, если написать о нем в самой сжатой форме, заключается вот в чем. Мухамет Ханафеевич прежде всего энтузиаст своего дела, прирожденный педагог-воспитатель, новатор. Он и новинки автомобильной техники изучает, и новые Правила дорожного движения уже знает назубок; его методические разработки, конспекты отличаются свежестью, логической последовательностью.

Подход к каждому курсанту индивидуальный. Люди ведь разные. Одни — тверды, уверенны, целеустремленны, дисциплинированны. К учебе относятся с высокой ответственностью, сознавая, что все приобретенное в клубе очень пригодится там, в армейском строю, а потом и в жизни. Другим такое сознание надо вкладывать ежедневно, ежечасно. У третьих сомнения, вопросы, на которые нельзя не ответить точно, убедительно.

Вот и возится Мухамет Ханафеевич со своими питомцами, времени и сил не жалеет. Заболел курсант Г. Хасанов — преподаватель идет к нему домой. Задушевный разговор, добрый совет... Не отпустил как-то бригадир с работы курсанта Ш. Валиева, слесаря нефтеперерабатывающего завода, Лукманов — в цех, в военкомат: нельзя допускать, чтобы призывники пропускали занятия. Встреча с героями войны и труда, посещение воинского подразделения, экскурсия в музей — преподаватель всегда рядом с ребятами. Это сближает людей, создает товарищеский климат в группе.

И еще характерная черта педагога: он постоянно будит у юношей рационализаторскую мысль, заставляет думать. Многое уже сделали своими руками его питомцы. Задумал как-то Лукманов создать стенды электрооборудования автомобиля. Поделился своими мыслями с ребятами, потом вместе стали «колдовать». И получилось здорово.

Свои «секреты» обучения и воспитания призывников у преподавателей В. И. Ключарева, Н. В. Концевенко, А. М. Мнушкина, инструкторов вождения Вячеслава Дудочкина, Юрия Иванова и его тезки Целищева. Эти трое еще совсем молодые люди, в недалеком прошлом сами воспитанники клуба, вернувшиеся в родные стены после армейской службы.

Мы взяли слово «секреты» в кавычки, ибо таковых в общем-то не существует. Напротив, принципом гласности соревнования здесь пользуются для обмена опытом прежде всего, и всякое новшество становится достоянием коллектива. Особенно широко популяризируется и поощряется опыт рационализаторов. Ведь все понимают: наступила пора активного внедрения в практику подготовки водителей современных технических средств — тренажеров, обучающих, контролирующих машин. И пока промышленность не дает их, умный прибор, стенд, созданный своими руками, — неоценимое подспорье. Электрифицировал, скажем, преподаватель В. И. Ключарев работу стендов коробок передач и раздаточных коробок автомобилей ГАЗ и ЗИЛ — хвала рационализатору, оборудовал старший мастер Г. И. Серов переносный прибор, умеющий искать неисправности в механизмах автомобиля, — новинка активно обсуждается на методическом совете, в комиссии по рационализации. Потому-то и насыщены ими классы, пункты технического обслуживания; потому-то и высока успеваемость будущих воинов-водителей в этом клубе.

В большом перечне социалистических обязательств, которые взял на себя коллектив Уфимского образцового, — не только «чисто учебные» показатели. Десятки военно-патриотических вечеров, военизированных походов и пробегов по местам революционной и трудовой славы Башкирии, встречи со знатными людьми, воинами — все это уже в активе клуба, проведено, а многое предстоит провести.

Пожалуй, не так еще у нас много автомотоклубов, где бы столь ревностно относились к мотоциклетному и автомобильному спорту, как в Уфе. 1150 автомобилистов и мотоциклистов объединяет сейчас Уфимский образцовый. А в обязательствах совета клуба — увеличить число его членов, активизировать деятельность мотоциклетной, автомобильной, стрелковой, автомодельной секций.

Нет сомнения: эти обязательства будут выполнены. Порука тому — «запас прочности». Да, он надежно заложен прежде всего в самих людях, в сплоченном коллективе, в их отношении к социалистическому соревнованию.

Л. КОВАЛЬ,
методист учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ СССР
г. Уфа





УАЗ-469Б—автомобиль повышенной проходимости

Автомобиль «под рентгеном» — на 2—3-й страницах вкладки

Эти машины уже вытесняют понемногу на дорогах с честью отслуживший свое ГАЗ-69. В конце прошлого года Ульяновский автомобильный завод поставил УАЗ-469Б на производство («За рулем», 1972, № 12). Выпуск с каждым месяцем нарастал, и вскоре он полностью занял место на конвейере. Оба автомобиля, новый и прежний, имеют одно назначение — перевозка людей и грузов преимущественно в сельской местности по проселочным и лесным дорогам.

Автомобиль повышенной проходимости УАЗ-469Б снабжен более мощным (75 л. с. вместо 52 л. с.), чем его предшественник, двигателем. Если сравнить их технические характеристики (см. вкладку), то станет видно, что лишние 23 лошадиные силы и четырехступенчатая коробка передач, сменившая трехступенчатую, позволили намного улучшить динамические качества машины. Максимальная скорость увеличилась на 20 км/час, выросла приемистость — разгон с места до 60 км/час теперь занимает не 24, а 16 секунд. Заметно поднялись и средние скорости движения, особенно в тяжелых дорожных условиях. Благодаря возросшим тяговым усилиям на колесах и более широким шинам (8,40—15 вместо 6,50—16 у ГАЗ-69) новая модель создает меньшее удельное давление на грунт и в то же время обладает лучшим сцеплением с ним. В результате УАЗ-469Б значительно увереннее движется по плохим дорогам и может преодолевать участки, непроходимые для ГАЗ-69.

Среди новых узлов наиболее важные — кузов и рама, которые значительно совершеннее прежних. Начнем с кузова.

Большое внимание уделено на УАЗ-469Б удобствам для водителя и пассажиров. Угол наклона спинок передних сидений и их расположение по длине регулируются. Улучшена (по сравнению с ГАЗ-69) и плавность движения — для этого применены более длинные и, следовательно, менее жесткие передние и задние рессоры с увеличенным ходом подвески. Совершеннее стали вентиляция и уплотнение кузова. Необходимую циркуляцию свежего воздуха в жаркое время года обеспечивают поворотные форточки в жестких металлических (сменивших матерчатые) боковинах всех дверей. Когда надо, можно снять боковины, сложить тент и откинуть вперед, на капот ветровую раму со стеклом. В холодное время нормальные условия работы создаются мощным отопителем. Так, во время испытаний УАЗ-469Б зимой при температурах до минус 40° во всем кузове поддерживалась положительная температура. Немалую роль в этом играет усовершенствованное уплотнение между тентом и рамой ветрового окна, достигнутое установкой специальных металлических накладок, улучшенное уплотнение заднего проема тента и применение металлических боковин дверей, хорошо прилегающих к тенту.

Часть машин УАЗ-469Б оборудуется предпусковым подогревателем ПЖБ-6. Его котел смонтирован справа от двигателя, а бачок с топливом для него — в переднем правом углу моторного отсека (на вкладке на его месте изображен масляный фильтр, который позднее, на серийных образцах был перенесен в другое место).

Наряду с улучшением отопления и вентиляции увеличено «жизненное пространство» в машине. В кузове стало просторнее — исключены подножки и задние крылья. В результате при той же практически габаритной ширине, что у ГАЗ-69, удалось свободнее разместить людей, в том числе водителя. Запасное колесо УАЗ-469Б укреплено сзади на откидном кронштейне, который одновременно служит запором заднего борта. Кронштейн запасного колеса сделан легкосъемным — его можно уложить вместе с ним в кузов, если надо открыть задний борт (для перевозки длинномерного груза). Сравнительные испытания показали, что такой вариант удобнее, чем установка запасного колеса сбоку, как было на ГАЗ-69.

Важным, на наш взгляд, достоинством нового кузова являются довольно вместительные карманы в дверцах. Там можно хранить и часть инструмента, и личные вещи. Кроме того, на кузове дополнительно предусмотрены места крепления лопаты, топора, пусковой рукоятки и другого крупного инвентаря.

Очень важная и для эксплуатации и для производства особенность кузова новой машины — он универсален. Благодаря этому теперь взамен двух модификаций (ГАЗ-69А и ГАЗ-69) выпускается одна модель. При сложенном заднем трехместном сиденье в задней части машины образуется грузовая площадка достаточно больших размеров (практически такая же, как у ГАЗ-69). Кроме того, заднее сиденье в случае необходимости (продолжительная работа по перевозке грузов) можно вообще снять. Если же надо увеличить число мест в кузове до семи (как известно, пассажирская модификация ГАЗ-69А вмещала пять человек), устанавливают два предусмотренных конструкцией дополнительных откидных сиденья сзади. Доступ к ним открывается при откинутой вперед спинке трехместного сиденья, которая состоит из двух частей — двухместной и одноместной. Благодаря такому устройству можно устанавливать в кузове, при откинутой двухместной спинке, санитарные носилки. Как видите, кузов легко приспосабливается для разных целей.

Большое внимание на УАЗ-469Б уделено долговечности основных узлов и агрегатов и улучшению их ремонтоспособности. Коренным образом пересмотрена конструкция рамы. Она прочнее и жестче, что немаловажно для машины, которая эксплуатируется на проселочных дорогах. Если раньше (на ГАЗ-69) ее лонжероны были сделаны из тонколистового металла и имели сложное сечение, то теперь она выполнена из 3,5-миллиметрового листа с лонжеронами корытообразного сечения. В результате удалось не только упростить конструкцию рамы, но и обеспечить больший срок ее службы и удобство ремонта.

Для увеличения долговечности подвески УАЗ-469Б снабжен рессорами с более широкими листами. Увеличен также диаметр ушков коренных листов, что благоприятно сказалось на условиях работы резиновых втулок и сроке их службы. Изменена конструкция втулок амортизаторов.

Долговечнее стал и кузов: у него более прочное основание и эластичное крепление к раме на резиновых подушках. Они обеспечивают бóльшую свободу пе-

ремещения кузова относительно рамы при ее перекосах на тяжелых дорогах и, кроме того, служат для звукоизоляции кузова.

Поскольку на УАЗ-469Б коробка передач и раздаточная коробка объединены в один агрегат (как на УАЗ-452), отпала необходимость в карданном вале между ними. Число карданных валов сократилось до двух, а карданных шарниров теперь не шесть, а четыре. На автомобиле применены карданные валы большей долговечности с усиленным шлицевым соединением и подшипниками крестовин повышенного качества; передние мосты с усиленными шкворневыми узлами и установленными на них механизмами отключения передних колес. Эти узлы (кроме подшипников крестовин) были освоены несколько ранее и в течение последнего года устанавливались на модернизированные ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. Таким образом удалось повысить надежность прежних моделей автомобилей и подготовить преемственность конструкций.

Для увеличения долговечности коробки передач и раздаточной коробки на заводе будет внедрена новая технология термообработки, а также применены другие материалы для колец синхронизаторов и ряда шестерен. Эти улучшения распространяются, конечно, и на машины семейства УАЗ-452.

В целом усовершенствование важнейших узлов, ряд новых конструктивных решений дали основание установить срок службы УАЗ-469Б до капитального ремонта в 180 тысяч километров при эксплуатации на дорогах 1-й категории — это на треть больше, чем у ГАЗ-69.

Еще одним достоинством нового автомобиля является его широкая унификация с уже выпускаемыми моделями семейства УАЗ и модернизированными ГАЗ-69. Почти полностью унифицированы с узлами УАЗ-452 двигатель, коробка передач, раздаточная коробка, колеса и шины, а с автомобилями ГАЗ-69 модели 1968 года — ведущие мосты, рулевой механизм, детали тормозной системы. Таким образом исключается необходимость в освоении большой номенклатуры новых деталей и запасных частей, облегчаются их производство, а также эксплуатация и ремонт автомобилей.

УАЗ-469Б прошел всесторонние испытания в различных дорожных условиях, а также на безопасность (в том числе при столкновении с неподвижным препятствием) и показал высокие эксплуатационные качества.

Однако, учитывая исключительно быстро возрастающие требования к автомобилям, завод уже начал разработку тормозной системы с раздельным приводом на передний и задний мосты. Ведутся работы по дальнейшему улучшению внутренней отделки, подбору современных обивочных материалов.

В дальнейшем планируется существенно расширить семейство автомобилей УАЗ-469. Будут созданы модификации с разным внутренним оборудованием кузова, а также вариант с цельнометаллическим верхом. Завод проведет модернизацию машин семейства УАЗ-452 с целью их максимальной унификации с УАЗ-469 по подвеске и ведущим мостам.

З. СТИЛЬБАНС,
заместитель главного конструктора УАЗа

г. Ульяновск

Пересадка деталей М-106

Многие владельцы минских мотоциклов старых моделей — М-1М, М-103, М-104 и М-105 хотят повысить мощность двигателей до 9 л. с., как у выпускаемого ныне М-106*. О том, что нужно для этого сделать, рассказывает начальник бюро двигателей Минского мотовелозавода Ю. В. УРУСОВ.

Отметим прежде, что мощность 9 л. с. на М-106 достигнута благодаря новым цилиндру и его головке, глушителю с выпускной трубой, воздухофильтру и карбюратору К-36С с диффузором диаметром 24 мм (см. «За рулем», 1972, № 1). Вместе с этим для надежной передачи возросшего крутящего момента усилены шестерни коробки передач (вместо модуля 1,75 применен модуль 2). Подшипники 201 в ступицах колес заменены более выносливыми — 202. Чтобы двигатели прежних моделей обладали такими же параметрами, как М-106, надо позаимствовать у него все перечисленные новшества.

Переделать старые цилиндры невозможно, так как, во-первых, не удастся получить нужные окна (рис. 1), а во-вторых, у них недостаточная площадь оребрения. Также непригодны старые выпускные трубы и глушители, обладающие меньшей пропускной способностью. Карбюратор и воздушный фильтр можно оставить от М-105, но немного переделать их. В карбюраторе К-36М достаточно заменить главный жиклер или увеличить его пропускную способность до 175 см³** (как у К-36С). В воздушном фильтре необходимо увеличить отверстие в крышке (рис. 2, а) и заменить центральную трубку-вставку (рис. 2, б). Если карбюратор и фильтр не переделывать, то прирост мощности будет меньше.

Применение цилиндра М-106 на двигателях М-1М, М-103 и М-104 связано с переделкой окон продувочных каналов в картере в соответствии с рис. 3. Чтобы выполнить такие каналы и обеспечить требуемую толщину стенок, необходимо наварить алюминиевый сплав в зоне каналов. При установке цилиндра М-106 на эти двигатели поршни располагают так, чтобы стопоры компрессионных колец были обращены к выпускному окну.

В переделанных двигателях применяют свечу А7,5УС и бензин А-72 или А-76.

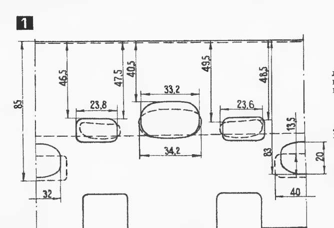
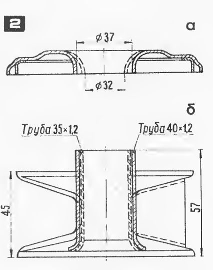


Рис. 1. Развертки цилиндров М-105 (пунктир) и М-106 (сплошная линия).

Рис. 2. Переделка воздухоочистителя: а — крышки, б — вставки.

Рис. 3. Окна продувочных каналов в картере двигателей М-106 (сплошная линия) и старых моделей (пунктир).



3

24
12
R5
R5
5-6
(толщина стенки)
R45,5
15,5

* О форсировке М-106 — см. «За рулем», 1972, № 9.

** О проверке производительности жиклеров — см. «За рулем», 1972, № 11.



Проходнт время, и вы однажды замечаете, что какая-то из дверей безотказного ВАЗа издает легкий стук, требует больших, чем раньше, усилий, когда ее закрывают, вибрирует на ходу. Это сигнал: пока ие поздно, иадо отрегулировать фиксатор замка. Как это сделать, рассказывает А. П. ШИПИЛИН, иижеиер Волжского автозавода.

Откройте дверь, теперь закройте...

Если появились симптомы плохой работы фиксатора замка (стуки, вибрация), прежде всего определите источник «лишних» звуков и их причину. Чаще всего она в нарушении регулировки фиксатора.

Сначала внешний осмотр. Дверь должна иметь равномерный зазор по всему проему, ее поверхность — лежать в плоскости боковин кузова. Если эти требования нарушены, необходима регулировка. Последовательность операций такая: первым делом отвернуть винты крепления фиксатора и снять его. Затем — ослабить винты, крепящие петли двери (для этого понадобится специальная большая отвертка с воротком), и отрегулировать ее положение в проеме, добиваясь равномерного зазора и совпадения с плоскостью кузова. Затяните винты петель и поставьте фиксатор, но не затягивайте его винтов.

Работа по регулировке намного облегчится, если на этом этапе наклеить (при помощи липкой ленты) около ручки двери, как показано на рис. 1, полоску плотной бумаги и аккуратно разрезать ее в проеме лезвием безопасной бритвы. Теперь, наблюдая за перемещением кромок этой полоски, легко определить, правильна ли регулировка.

Фиксатор ориентируют относительно вертикали так, чтобы размер «а» (рис. 2) был для передних дверей равен 4 мм, а для задних — 3 мм. Убедитесь также, что зуб фиксатора входит в соприкосновение с серединой зуба ротора замка и, если нужно, отрегулируйте положение зуба, подкладывая под фиксатор алюминиевые прокладки толщиной 0,5 или 1,0 мм.

Необходимо найти и правильное положение фиксатора по высоте, чтобы в момент, когда зуб ротора входит в паз, дверь не перемещалась вверх или вниз. При этом ориентируйтесь на наклеенную полоску.

И последняя регулировка — горизонтальная. Она должна обеспечить совпадение задней кромки закрытой двери с плоскостью кузова.

В случае, если понадобится снять обивку (например, при плохой работе замка), будьте аккуратны, чтобы не повредить и не запачкать ее.

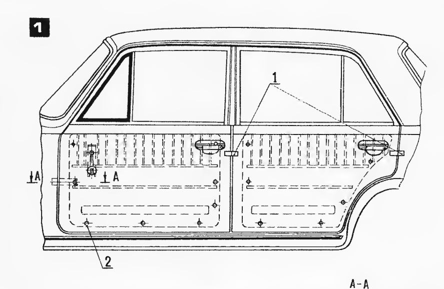
Последовательность операций такова: вначале снимите подлокотник, отвернув на передних дверях два, а на задних — три винта. Затем подденьте отверткой и снимите облицовку внутренней ручки двери. Подошла очередь ручки стеклоподъемника. Чтобы демонтировать ее, понадобится специальное приспособление (рис. 3). Его пластину вводят между ручкой и пластмассовой розеткой и выталкивают пружинную скобу, удерживающую деталь на валике стеклоподъемника.

Остается отверткой или, лучше, специальной лопаткой с вырезом (см. рис. 1) вывести пружинные пластмассовые держатели из отверстий и, опуская обивку вниз, вытащить ее из верхнего держателя.

Все механизмы стали доступны для ревизии, ремонта, смазки или демонтажа. Проверьте положенис тяг замка. Они не должны касаться внутренних панелей. Подтяните все крепежные соединения, проконтролируйте состояние и надежность соединения деталей привода стеклоподъемника. Не помешает заодно и смазать его несколькими каплями графитной эмульсии.

Монтаж ведется в обратной последовательности. Чтобы поставить ручку стеклоподъемника, нужно вложить в ее пазы пружинную скобу, надеть ручку на шлицы валика и поджать ее к двери до защелкивания пружинки.

Откройте дверь, теперь закройте... Ну как? Все в порядке?



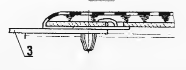


Рис. 1. Контроль за положением дверей н демонтаж обивкн: 1 — полоски бумагн; 2 — пластмассовые держатели; 3 — лопатка-съемник.

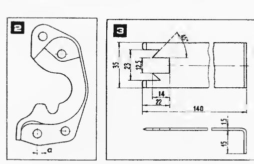


Рис. 2. Ориентация фиксатора относительно вертикали.

Рис. 3. Приспособление для демонтажа ручкн стеклоподъемника.

Снова «старина «Москвич»

Сегодня мы виовь возвращаемся к «Старине «Москвичу». Напоминаем, речь тогда шла («За рулем», 1973, № 3) об устаиовке на «Москвич-407» двигателя модели «408» и связанных с этим заменах других узлов и агрегатов. Не был затронут лишь вопрос о колесах и шинах. А он уже серьезно встает перед владельцами автомобилей с 15-дюймовыми ободами колес. Ведь современные «москвичи» перешли иа 13 дюймов, «жигули» тоже, шины «запорожцев» ие годятся и по размеру (13 дюймов) и по допустимой нагрузке. Не подойдут и 14-дюймовые покрышки новой «Волги».

Как же быть? Отвечает иижеиер Автозавода имени Ленинского комсомола А. А. НИКОЛАЕВ.

Ставим новый генератор

Модернизация автомобилей и выпуск новых моделей означают совершенствование деталей, узлов и систем машин. И естественно, владельцы «запорожцев», «москвичей», «волг» хотят, заменяя вышедший из строя агрегат, поставить вместо него такой же, как на более новых моделях. Но иногда эта замена требует переделок в схеме и дополнительных работ, одновременной замены смежных агрегатов.

Сегодня мы расскажем, как заменить генератор Г501 автомобиля «Запорожец» более надежным, современным Г502А.

Генератор Г502А можно установить на автомобилях ЗАЗ-965А, ЗАЗ-965АБ, ЗАЗ-966АР, ЗАЗ-966 и ЗАЗ-966В вместо прежнего генератора Г501. Новый агрегат отличается от своего предшественника большей мощностью, лучшими эксплуатационными характеристиками и встроенным выпрямительным блоком, исключающим надобность в специальном, отдельно монтируемом селеновом выпрямителе. Генератор Г502А работает в комплекте с аккумуляторной батареей 6СТ-42, реле-регулятором РР310 и реле блокировки РБ-1. Вместо РР310 можно использовать реле-регулятор РР310Б.

На рис. 1 показано включение генератора Г501 в схему электрооборудования автомобиля, а на рис. 2 — схема включения генератора Г502А. Сравнивая их, легко разобраться, как перейти от одной модели к другой. Новый генератор устанавливается в узел вентилятора точно таким же образом, как и старый. Надо удалить селеновый выпрямитель 6 (см. рис. 1) с кожухом и отсоединить пучок проводов, идущих к выпрямителю от реле-регулятора 4 и реле блокировки 5, от клемм «В», «М», «~», «РС» и «ЛК», а также от соединительной панели 7 (на автомобилях ЗАЗ-966 и ЗАЗ-966В при замене Г501 на Г502А отсоединять провода от клемм «~», «РС», «ЛК» реле РБ-1 не следует). Затем монтируем схему по месту согласно рис. 2. Присоединив провода, собираем их в жгут, надежно изолируем и закрепляем скобками. Можно воспользоваться готовыми пучками проводов, поступающими в продажу. Для ЗАЗ-966В нужен пучок 966В-3724105-В, для ЗАЗ-966 — 968-3724105-В и для ЗАЗ-965А — 966А-3724105.

В случае применения реле-регулятора РР-310Б схема еще больше упрощается: провод клеммы «В» и все три провода от клеммы «Б» реле-регулятора РР-310 соединяются между собой и изолируются.

И последнее замечание. Если нужна экстренная замена (поломка в пути и др.), то генератор Г502А подсоединяют к выводам трех фаз обмотки переменного тока так же, как Г501 (вывод «+» в этом случае не подсоединяется). Выпрямительный блок нового генератора при этом окажется выключенным, а работать будет селеновый выпрямитель.

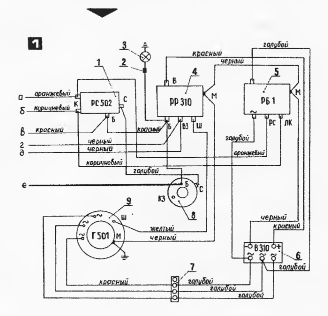


Рис. 1. Принципиальная схема включения генератора Г501 в общую схему электрооборудования: 1 — реле стартера; 2 — соединитель проводов; 3 — подкапотная лампа; 4 — реле-регулятор; 5 — реле блокировки; 6 — селеновый выпрямитель; 7 — соединительная панель; 8 — крышка тягового реле-стартера; 9 — генератор; а — провод к клемме «СТ» замка зажигания; б — провод к лампе, сигнализирующей о работе генератора; в — провод к клемме «АМ» замка зажигания; г — провод к предохранителю № 2 блока предохранителей; д — провод к клемме «ВК-Б» катушки зажигания; е — провод к клемме «+» аккумуляторной батареи.

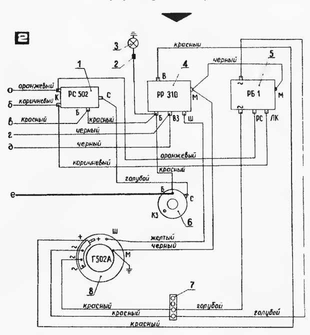


Рис. 2. Принципиальная схема включения генератора Г502А в общую схему электрооборудования: 1 — реле стартера; 2 — соединитель проводов; 3 — подкапотная лампа; 4 — реле-регулятор; 5 — реле блокировки; 6 — крышка тягового реле; 7 — соединительная панель; 8 — генератор; а — провод к клемме «СТ» замка зажигания; б — провод к лампе, сигнализирующей о работе генератора; в — провод к клемме «АМ» замка зажигания; г — провод к предохранителю № 2 блока предохранителей; д — провод к клемме «ВК-Б» катушки зажигания; е — провод к клемме «+» аккумуляторной батареи.

Колеса моделей «402», «403», «407», «408», «412», «433», «434», как известно, взаимозаменяемы. Поэтому горожане часто на своих «москвичах-407» вместо стандартных 15-дюймовых стараются поставить 13-дюймовые. Проигрывая в максимальной скорости, они немного выигрывают в приемистости. Те же, кто часто ездит за город или живет в сельской местности, упрямо держатся за 15-дюймовые колеса, которые обеспечивают больший дорожный просвет. С этой же целью иногда на 13-дюймовые колеса монтируют шины 6,40—13, с которыми удается получить почти такой же просвет, что и при 15-дюймовых колесах.

Мы завели речь о всех этих вариантах шин и колес лишь потому, что в сочетании с коробкой передач и задним мостом от модели «408» перестановки влекут более заметные ошибки в показаниях спидометра. Так, при переходе с шин 5,60—15 на шины 6,00—13 показания скорости и пройденного пути увеличатся на 9—10 процентов. Если же автомобиль будет оснащен шинами 6,40—13 (от фургона), то ошибка составит 4—5 процентов в сторону увеличения.



Владельцы «жигулей» — люди любознательные. Почти всякий раз, когда наша машина ВАЗ-2101 с номером «Проба» останавливается на улице, она привлекает многочисленных водителей. И сразу же вопросы. После обычных — сколько прошла, какие были неисправности и т. п. — обязательно следуют свои, чисто практические.

Некоторые вопросы повторяются и в редакционной почте, поэтому нам представляется полезным ответить на них всем одновременно на страницах журнала. Часть этих ответов подготовлена специалистами Волжского автомобильного завода.

Можно ли применять для «Жигулей» бензин АИ-98 или «Экстра»?

Названные марки бензина, обладающие более высоким октановым числом, то есть лучшей способностью противостоять детонации, вполне подходят для «Жигулей». Однако их применение практически бесполезно, поскольку правильно отрегулированный двигатель отлично работает и достигает расчетной мощности на АИ-93.

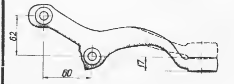
Мы можем лишний раз подтвердить это положение после того, как заправляли редакционный автомобиль бензином «Экстра» и АИ-98.

Бензин «Экстра», помимо более высокого октанового числа, отличается отсутствием тетраэтилсвинцовой антидетонационной присадки, то есть он менее ядовит.

Как отличить новые рычаги поворотных кулаков и шаровые опоры (о них рассказывалось в ноябрьском номере журнала «За рулем» за 1972 год) от старых?

У нового рычага тот конец, который соединяется с тягой, имеет более крутой изгиб, чем у старого, в результате изменения его положения относительно отверстий крепления рычага к кулаку (см. рисунок).

Новые и старые опоры внешне одинаковы. Различить их можно при помощи напильника: у новых — закалена только внутренняя поверхность полукорпусов, у старых полукорпуса закалены полностью.



Формы старого (показан пунктиром) и нового рычагов поворотного кулака.

Почему при увеличении «газа» в двигателе слышны стуки?

Обычно это происходит при слишком раннем зажигании, когда давление газов в камере сгорания достигает максимального значения до прихода поршня в верхнюю мертвую точку. Кроме стуков, сила давления газов, направленная в этот момент против хода поршня, вызывает уменьшение мощности двигателя.

Правильная установка момента зажигания (согласно указаниям в инструкции) восстанавливает его нормальную работу.

Отчего после выключения зажигания двигатель еще продолжает работать короткое время, сотрясая всю машину?

«Калильное зажигание» — так именуют это явление, потому что отдельные вспышки смеси в цилиндрах вызываются в данном случае раскаленными частицами, находящимися в камере сгорания. Обычно это нагар на нижней части свечи или клапанах, образующийся из-за слишком богатой смеси в основном при больших оборотах холостого хода. Устранить калильное зажигание удается регулировкой состава смеси и уменьшением оборотов холостого хода после очистки свечей. Если отрегулировать карбюратор должным образом невозможно, следует промыть его, обращая особое внимание на систему холостого хода.

После снятия головки блока цилиндров с отказавшего двигателя на днищах всех поршней обнаружены забоины от клапанов. Как они могли произойти?

Если бы был поврежден один поршень, можно предположить, что неисправен механизм газораспределения данного цилиндра. Повреждение же всех поршней указывает на значительное превышение допустимых оборотов коленчатого вала. Это не может произойти при нормальном движении машины, а вот при буксовании на льду, песке или глине, когда включена первая или задняя передача, — случается. Если водитель видит, что застрявший автомобиль начинает чуть-чуть двигаться, он нажимает на педаль «газа» до упора, чтобы скорей выбраться на твердую дорогу. Скорость вращения коленчатого вала при буксующих колесах и «полном дросселе» достигает такой величины, что клапаны, посланные рычагом в цилиндр, продолжают движение по инерции, касаясь днища поршня. Стрелка спидометра, о которой водитель забывает, при этом далеко уходит за красный штрих на шкале.

Разумеется, гарантийному ремонту такие двигатели не подлежат.

Чем вызвано требование в инструкции, запрещающее выключать зажигание при движении машины? Значит, не рекомендуется двигаться накатом?

К «накату» это требование никакого отношения не имеет, поскольку двигаться по инерции можно на нейтральной передаче, не трогая зажигания.

Выключать зажигание нельзя потому, что ключ при этом может повернуться в положение «стоянка» и освободиться. Если его нечаянно выиуть, то рулевая колонка окажется запертой и автомобиль станет неуправляемым. Последствия могут быть самыми страшными.

Обязательно ли менять масло и охлаждающую жидкость по истечении сроков заправки, если автомобиль в этот период почти не эксплуатировался?

Масло и охлаждающая жидкость теряют необходимые для нормальной работы систем свойства как вследствие эксплуатации, так и при хранении.

Масло в картере двигателя требует замены после пробега 10 тысяч километров или по истечении шести месяцев после очередной заправки, а охлаждающая жидкость — через 60 тысяч километров пробега или каждые два года. Несоблюдение этих требований может привести к повреждению двигателя.

В начальный период эксплуатации, когда идет интенсивная приработка деталей, сроки смены масла сокращены, как указано в инструкции. Если масло меняют после соответствующего пробега, то следует ставить и новый фильтр.

В последнее время завод изменил порядок регулировки клапанов. Расскажите о нем подробнее.

В процессе эксплуатации «жигулей» было выяснено, что лучшие результаты дает одновременная установка зазоров не обоих клапанов одного цилиндра, а двух клапанов разных цилиндров. Такой порядок регулировки завод применяет уже около двух лет, и он внесен в последние издания инструкции.

Угол поворота коленчатого вала, градусы	Установить зазоры клапанов в цилиндрах (номера)	
	выпускного	впускного
0	4	3
180	2	4
360	1	2
540	3	1

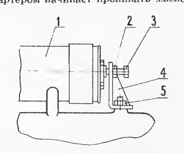
Вот его суть. Снимают крышку механизма газораспределения. Вращают рукояткой коленчатый вал, как при пуске двигателя, до тех пор, пока метка на цепной звездочке распределительного вала не совпадет с меткой на его корпусе (поршень четвертого цилиндра находится в верхней мертвой точке). Это положение коленчатого вала считают нулевым. Затем регулируют зазоры клапанов и поворачивают коленчатый вал в последовательности, приведенной в таблице.

Впускной и выпускной клапаны определяют по тем коллекторам, которые к ним подходят: от карбюратора — впускной, к глушителю — выпускной.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ВЗАМЕН ПРУЖИНЫ

На **тяжелых мотоциклах** пластинчатая пружина, прижимающая генератор к резиновому уплотнителю, со временем ослабевает, и тогда по стыку генератора с картером начинает проникать масло.



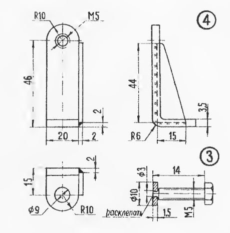
Предлагаемая конструкция крепления: 1 — генератор; 2 — контровочная гайка; 3 — винт; 4 — кронштейн; 5 — гайка, крепящая кронштейн.

Для устранения этого неприятного явления на своем «Урале» я заменил (как показано на рисунке) пружину винтом с кронштейном, установленным на том же месте.

За несколько лет эксплуатации мне неоднократно приходилось снимать генератор, но масло по стыку больше никогда не текло. Так же устранил течь два года назад на мотоцикле «Днепр» мой товарищ.

В. ЕВСТАФЬЕВ

174130, Новгородская область, Новгородский район, пос. Пролетарий, ул. Садовая, 7



УДЛИНИТЕЛЬ ИГЛЫ

В каждом **мотоциклетном карбюраторе** есть игла с несколькими отверстиями или проточками для фиксации в золотнике. Со временем от вибраций она может сломаться в месте крепления, и, чтобы доехать до дома, приходится использовать для ее фиксации отверстие, расположенное ниже (если оно есть). Естественно, смесь при этом переобогащается, работа двигателя ухудшается. Когда же игла ломается по самому нижнему отверстию, то сделать новое в дороге практически невозможно. В этом случае берут кусочек провода длиной 20—25 мм в пластмассовой изоляции, примерно такого же диаметра, как игла. Затем снимают изоляцию (не повреждая ее) в виде трубочки, надевают на оставшуюся часть иглы (см. рисунок) и крепят на золотнике защелкой или проволочкой (штифтом). Если диаметр трубочки слишком мал, ее нагревают на спичке и в размягченном виде надевают на иглу.



Я. ЗУЕВ

356522, Ставропольский край, с. Рогатая Балка

РАБОТАЕТ ЛИ ДИОД?

В электросхемах современных **автомобилей** часто применяются полупроводники. Реле-регуляторы РР-362, коммутаторы ТК-102 и многие другие приборы работают на легких, недорогих, надежных и экономичных транзисторах и диодах.

А как убедиться в исправности «электроники»? Это просто сделать при помощи несложной схемы с лампочкой 3 в и батарейкой КБС для карманного фонарика (рис. 1 и 2). Испытательная цепь включается между базой и коллектором транзистора (см. рис. 1). При этом провода от его выводов нужно будет отпаять. «Минус» батарейки соединяется с базой, а «плюс» — с коллектором транзистора. Если он исправен — лампочка горит. При изменении полярности — гаснет. Аналогично проверяется и эмиттерный переход полупроводника, только «плюс» идет не на коллектор, а на эмиттер.

При проверке диода (по схеме, представленной на рис. 2) нужно выпаивать один из его выводов. Если лампочка горит — все в порядке, если не горит или же горит независимо от полярности присоединения батарейки — прибор неисправен.

Г. ЛЕХАН

Херсонская область, пос. Нововоронцовка, ул. Пушкина, 18

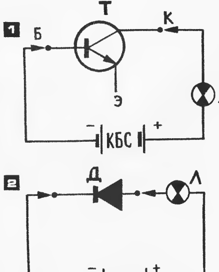


Рис. 1. Схема проверки транзисторов: Б — база; К — коллектор; Л — лампочка 3 в; Э — эмиттер; КБС — батарейка.

Рис. 2. Схема проверки диода: Л — лампочка; КВС — батарейка.

КАК ЛЕЧИТЬ СТАРТЕР

На **«Москвиче-407»** вышел из строя привод стартера СТ-4. При разборке выяснилась причина — нарушение взаимодействия подпружиненного плунжера **5** (рис. 1) с роликом **2** муфты свободного хода (на рисунке эта ситуация изображена под индексом «б»). Причем пружина **4** вытолкнула плунжер **5** из направляющей, ролик **2** повернулся и перестал выполнять свою функцию — привод стартера отказал.

Заменять привод? Это и дорого и не всегда возможно.

На рис. 2 показан новый плунжер, который с успехом заменяет вышедший из строя. Сделать его лучше всего из латунной заклепки, такой, какие применяют для закрепления фрикционных накладок диска сцепления. При помощи стального стержня доведите внутренний d и наружный D диаметры детали так, чтобы пружина свободно вошла в плунжер, а сам он без ощутимого зазора, но свободно перемещался. По длине l новый плунжер должен быть таким, чтобы ролик **2** (см. рис. 1) расклинивался, перемещаясь вместе с ним, а плунжер не выходил полностью из направляющей. Часть головки заклепки нужно срезать, как показано на рис. 2.

Весь ремонт занял чуть более часа, и стартер «ожил». Вероятно, так же можно «вылечить» и другие модели стартеров, имеющие сходную конструкцию.

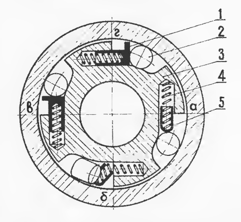


Рис. 1. Так ремонтируется муфта свободного хода: 1 — новый плунжер; 2 — ролик; 3 — ведущий корпус муфты; 4 — пружина; 5 — старый плунжер; а — заводская конструкция; б — типичная неисправность; в и г — ремонт при помощи заклепок.

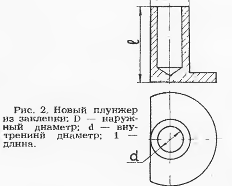


Рис. 2. Новый плунжер из заклепки: D — наружный диаметр; d — внутренний диаметр; l — длина.

Д. МАТЮШОНОК, М. ЛАЦЕПНЕВ

г. Минск-31, ул. Кирова, 15 (Матюшонок)

К III пленуму

ЦК ДОСААФ СССР

НИ ДНЯ БЕЗ СТАРТОВ!

Омский орденов Ленина, Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени моторостроительный завод имени П. И. Баранова. Сейчас, когда коллектив предприятия стремится ознаменовать третий, решающий год пятилетки новыми успехами, в том числе довести выпуск коробок передач для «москвичей-412» до 220 тысяч, идет всесторонний поиск резервов повышения производительности труда. Надежный помощник здесь — организация активного отдыха работников завода, их физическая закалка. Новым содержанием наполнился этот раздел социального развития предприятия с развертыванием работы по комплексу ГТО.

Сдачу нормативов здесь не считают самоцелью. Главное — привлечь к регулярным занятиям физкультурой и спортом как можно больше тружеников завода, и прежде всего молодежь. Всей этой работой руководит специальная комиссия, в которую вошли представители профсоюзной и комсомольской организаций, совета физкультуры и спорта, комитета ДОСААФ, спортивно-технического клуба, учебного пункта, медики. Подобные комиссии действуют во всех цехах предприятия. Таким образом, внедрение ГТО в жизнь стало у моторостроителей делом всеобщим.

Подлинным цехом здоровья является здесь заводской спортивный комбинат «Красная Звезда». К услугам рабочих предприятия — прекрасные залы для гимнастов, баскетболистов, борцов, футбольные и хоккейные поля, легкоатлетические дорожки и секторы, стрелковый тир. Ежедневно опытные тренеры и инструкторы проводят занятия в секциях по 22 видам спорта.

В большом почете у моторостроителей автомотоспорт.

— Ежегодно мы проводим более 20 соревнований по мотокроссу, — рассказывает начальник спортивно-технического клуба М. Горошко. — Активно у нас работают и секции картинга, автомногоборья, фигурного вождения мотоцикла. Сейчас стремимся к тому, чтобы каждый наш спортсмен-водитель сдал нормативы третьей ступени ГТО «Сила и мужество».

На предприятии придуманы интересные формы спортивной работы. Это и заводские спартакиады, комсомольско-профсоюзные кроссы, спартакиады призывной молодежи. Не забыты и учащиеся подшефных школ. Увлекательно прошел недавно спортивный конкурс «Сила, ловкость, быстрота», напоминающий «Веселые старты» по телепередачам из ГДР. Команды трех школ вместе со своими болельщиками соревновались в умении преодолевать полосу препятствий, стрельбе из пневматической винтовки и других военно-прикладных элементах. Действия участников строго оценивало специальное жюри во главе с директором завода Героем Социалистического Труда П. Григорьевым.

«Ни дня без стартов!» — под таким девизом внедряется у моторостроителей комплекс «Готов к труду и обороне СССР». Только за два первых месяца нынешнего года право надеть этот значок здесь получило более 500 челоеек. Многие рабочие завода, начав с овладения нормативами комплекса, пришли в итоге в спортивные секции, ие мыслят себя без соревнований. Спорт, а также экзамен комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке помогают после трудовой недели приумножать энергию, серьезно и систематически укреплять здоровье, набираться бодрости, жизнерадостности.

Поиски, идеи, разработки

Этот необычный автомобиль спроектирован в Харьковском художественно-промышленном институте по заданию Волжского автомобильного завода. В легковом фургоне предусмотрен полный комфорт для туристов, допускаемый техническими возможностямн базовой машины.

Вопрос о создании специального туристского автомобиля встал в повестку дня в связи с увеличением парка личных машин. Развитие автотуризма привело уже к увеличению выпуска легковых автомобилей с кузовом типа «универсал». Но это лишь частичная мера. Являясь по существу модификацией базового легкового автомобиля, универсал дает возможность только разместить груз. Все большую популярность у любителей автомобильного туризма за рубежом приобретает новый тип автомобиля, получивший название «кемпер». (В некоторых странах машины этого типа называют также «мотор-караванами». Мы предпочтем более короткий термин.)

Однако, знакомясь с выпускаемыми там образцами, можно заметить, что коммерческие соображения заставляют фирмы искать компромиссные решения, идущие в ущерб назначению новых машин. Это, например, проявляется в создании кемперов на базе устаревших моделей, не имеющих сбыта. Естественно, что такой автомобиль будет иметь недостатки, которые отразятся на его экономичности, мобильности и т. д.

В основу конструктивного решения кемпера, выполненного в Харьковском художественно-промышленном институте (авторы Г. Байматов, Б. Войно-Данчишен, И. Гальчинский, В. Гапиенко), легли следующие аргументы.

Во-первых, базой для кемпера должен служить самый массовый легковой автомобиль. Это положительно скажется на стоимости его производства, обслуживания, облегчит водителям освоение конструкции новой машины.

Во-вторых, поскольку такой автомобиль в основном, надо полагать, будет работать в системе индивидуального проката с ограниченным сроком пользования, его бытовые функции, комфорт приобретают главное значение. Прокат не ограничивает другие возможности кемпера. Ведь такой автомобиль можно использовать в экспедиционных и других целях.

В-третьих, кемпер по возможности должен быть легко управляемым компактным автомобилем, чтобы автотуристу не пришлось перестраивать водительские навыки.

Художники-конструкторы из Харькова спроектировали кемпер, позволяющий при малых внешних размерах обеспечить нормальные жизненные условия четверым туристам, на базе узлов автомобиля «Жигули». Внутреннее помещение кемпера состоит из четырех зон: места водителя, жилого салона высотой 1900 мм, кухонного отсека и туалета, которые соответственно оборудованы холодильником, кондиционером воздуха, обогревателем салона, газовой плиткой, емкостями для запаса воды и хранения продуктов, шкафами для постельного белья, одежды, снаряжения и другими элементами. Отделка интерьера предусматривает применение современных практичных материалов, а меблировка состоит из удобных трансформируемых предметов. Вход в салон — с правой стороны автомобиля через раздвижные двери. Пассажирское кресло, которое находится рядом с водителем, может разворачиваться на 180°, вписываясь в пространство салона. Полезный объем кемпера 12,6 м³. Его длина 4250 мм, ширина 1850 мм, высота 2200 мм. Снаряженный вес 1500 кг.

Конструкция кузова (в основном из пластмассы) в зависимости от погоды позволяет максимально раскрывать его или, напротив, обеспечивает достаточную изоляцию от внешней среды.

Плоскости кузова сопряжены плавно, сохраняя четкие контурные линии. Такая форма кемпера имеет ряд преимуществ: рационально обеспечивает формирование внутреннего объема, выгодна в эксплуатационном отношении, в частности удобна для мойки, позволяет легко исправлять повреждения. К отличительной особенности экстерьера кемпера можно отнести еще одно качество — раскрывая в своей форме функциональное назначение, он все же сохранил внешнее стилистическое единство с базовой моделью — автомобилем «Жигули».

Кемпер на базе «Жигулей» — опытная работа Харьковского художественно-промышленного института. Всесоюзный научно-исследовательский институт государственной патентной экспертизы ВНИИПГЭ признал кемпер промышленным образцом и выдал на него свидетельство.

Б. ВОЙНО-ДАНЧИШЕН,
руководитель проекта

г. Харьков



Оборудование машины: салон и место водителя.



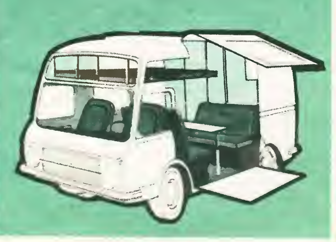


Общий вид.

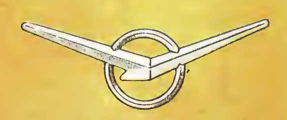
КЕМПЕР



Планировка интерьера.



Трансформация кузова.



Статью о новом автомобиле
Ульяновского автозавода
читайте на стр. 14

Колесная формула	4×4
Полезная нагрузна	2 чел. и 600 кг или 7 чел. и 100 кг
Вес буксируемого прицепа, кг	850
Вес в снаряженном состоянии, кг	1540
Габарит, мм:	
длина	4026
ширина	1785
высота (без нагрузки)	1925
База, мм	2380
Колея (спереди и сзади), мм	1442
Наименьший дорожный просвет, мм	220
Радиус поворота по колее внешнего переднего колеса, м	6,0
Скорость, км/час	100
Время разгона с места до 60 км/час, сек.	16
Наибольший подъем, преодолеваемый автомобилем, процекты	62
Контрольный расход топлива (при 40 км/час), л/100 км	12
Путь торможения (со скорости 70 км/час), м	53
Двигатель:	
тип	карбюраторный четырехтактный
модель	ЗМЗ-451М
число цилиндров	4
диаметр цилиндра, мм	92
ход поршня, мм	92
рабочий объем, см³	2445
степень сжатия	6,7
мощность, л. с.	75
число об/мин	4000
Максимальный крутящий момент, кгм	17
Число передач в трансмиссии	4×2
Передаточное число главной передачи	5,125
Размер шин, дюймы	8,40—15
Тормоза	колодочные
Привод тормозов	гидравлический
Подвеска колес	зависимая рессорная
Амортизаторы	гидравлические рычажные
Рама	с лонжеронами швеллерного сечения
Запас топлива, л	78 (два бака)

Художник А. Новоселов

УАЗ-469Б

1 — двигатель; 2 — радиатор; 3 — масляный фильтр; 4 — звуковой сигнал; 5 — рулевой механизм; 6 — передняя рессора; 7 — передний ведущий мост; 8 — поперечная рулевая тяга; 9 — масляный щуп; 10 — ведущий фланец с муфтой отключения привода ка передкие колеса; 11, 37 — амортизаторы; 12 — бачок омывателя; 13 — педаль включения омывателя; 14 — главный тормозной цилиндр; 15 — педали тормоза и сцепления; 16 — коробка передач; 17 — раздаточная коробка; 18 — кран переключения бензобаков; 19 — трансмиссионный тормоз; 20, 41 — бензобаки; 21 — задний ведущий мост; 22 — задний ряд сидений; 23 — задняя рессора; 24 — откидное сиденье; 25 — съемная рамка двери; 26 — запасное колесо; 27 — тент; 28 — электродвигатель стеклоочистителя; 29 — откидывающаяся вперед рама ветрового стекла; 30 — радиатор отопителя; 31 — аккумулятор; 32 — прерыватель-распределитель; 33 — вентилятор отопителя; 34 — воздушный фильтр; 35 — буксирное устройство; 36 — карданный вал привода заднего моста; 38 — шарнир постоянной угловой скорости; 39 — карданный вал привода передкего моста; 40 — сцепление.



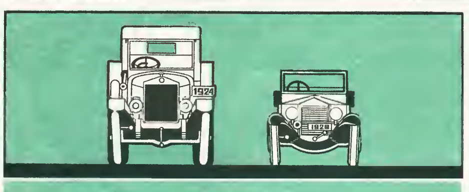
«Олдсмобиль» (1902) с поводком («коровьим хвостом») для управления.



Водитель электромобиля конструкции П. Романова (1890) находился на запятках.



Полукольцо с ручками — предшественник «баранки» («Рено», 1898).

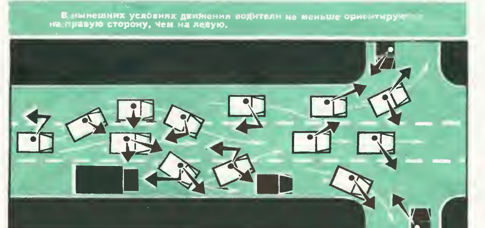


На автомобилях АМО-Ф-15 и НАМИ-1 руль находился справа.



СЛЕВА, ПОСЕРЕДИНЕ

В нынешних условиях движения водители не меньше ориентируются на правую сторону, чем на левую.



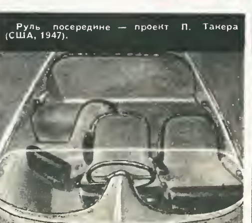


Рисунки автора

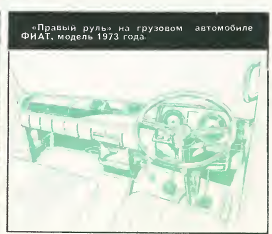
Руль «Ситроена» с единственной спицей.

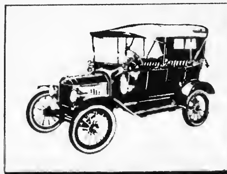


Руль посередине — проект П. Такера (США, 1947).



«Правый руль» на грузовом автомобиле ФИАТ, модель 1973 года.





Руль слева — невероятно («Форд-Т», 1908 г.).



«Баранка» «Руссобалта» (1911 г.) еще напоминала древний маховичок.



Если водитель выполняет функции экспедитора, то руль удобнее поместить справа («Москвич-412П»).

ИЛИ СПРАВА

Статья вторая

В технической характеристике автомобиля теперь редко встретишь когда-то обязательную строку о расположении рулевого управления — слева или справа. Само собой разумеется — слева. Так же разумеется, что водитель изменяет направление движения машины поворотом рулевого колеса, «баранки». Эти, как будто незыблемые, представления складывались годами и не лишены оснований. Руль слева установлен в расчете на правостороннее движение, для которого типичны определенные ситуации и соответствующее поведение водителя: слева от него встречное движение; выход на обгон с оглядкой влево—назад; частые левые повороты. Что касается «баранки», то она полюбилась рулевым, операторам, вожатым, водителям, машинистам. Вспомните судовой штурвал, тормоз на рельсовом транспорте, маховички в системах управления станками.

Но не всегда рулевое колесо, притом расположенное слева, было непременным элементом автомобиля, элементом изучаемой нами системы ВАД.

Начать хотя бы с того, что строгое деление проезжей части на левую и правую половины возникло только в XX веке, а на улицах и дорогах с не слишком оживленным движением ездили как придется. Еще совсем недавно не было абсолютного предпочтения правостороннему движению. Англия и ряд ее бывших колоний, Япония до сего дня придерживаются левой стороны, Швеция перестроилась «слева—направо» лишь в сентябре 1967 года, Австрия, Венгрия и Чехословакия — в тридцатых годах. Лет пятьдесят назад в Милане ездили по левой стороне, тогда как на остальной территории Италии — по правой. При такой пестроте не могло быть единого взгляда на расположение рулевого колеса.

На ранних автомобилях оно вообще было неким неопределенным, средним (см. «За рулем», 1973, № 3). «Баранка» появилась в самом конце прошлого века. До этого, а на многих машинах и еще лет пятьдесят после, ставили изогнутый поводок, метко названный водителями «коровьим хвостом». Он был навеян конструкторам формой не то кормила лодки, не то велосипедного руля, а скорей всего, дышла конной упряжки. Водитель перемещал верхний конец «хвоста» (как лошади — дышло), а нижний воздействовал на рулевую тягу.

В отличие от поводка рулевую колонку и «баранку» неудобно было располагать посередине, они должны были находиться непосредственно перед сиденьем водителя. Тут конструкторы проявили редкое единодушие: руль — только справа! В странах с левосторонним движением соображения были примерно такие же, как теперь с правосторонним (хотя говорить о частых встречах и обгонах было, пожалуй, рановато!). В остальных же рассуждали следующим образом: пешеходов и повозок больше всего справа, около тротуара, им-то и должен уделять основное внимание водитель.

Единодушие нарушил Генри Форд, первым из крупных фабрикантов выпустивший в 1907 году массовый автомобиль с «левым управлением». В проспектах Форда подчеркивалось удобство входа пассажиров в кузов с тротуара. Но главное заключалось в том, что его «Форд-Т» знаменовал наступление новой эры, эры дорог, заполненных автомобилями, а не повозками и пешеходами. Акция Форда вызвала опасения и бурные протесты. Тем не менее уже лет через десять «левым управлением» были оснащены все американские автомобили, а еще через десять — почти все европейские. Опасения не оправдались. Переход на «левый руль» происходил повсюду безболезненно. Это могут засвидетельствовать и советские водители-ветераны. Ведь на первых отечественных автомобилях руль находился справа, но уже на последующих моделях — слева.

Левое расположение руля, так ли уж оно незыблемо? Нет-нет да слышны голоса «против». Может быть, самое лучшее — установить руль посередине? Тогда водитель сможет одинаково ориентироваться на обе стороны. Американский конструктор П. Такер вскоре после второй мировой войны пытался организовать массовое производство автомобилей принципиально нового типа; среди прочих оригинальных особенностей его машины — «средний руль». Такер обанкротился, а среднее расположение ру-

Окончание — на стр. 35

Статья первая — в мартовском номере журнала.



Заменители «баранки» — маховички и рукоятки на поперечине: экспериментальный автопоезд «Дженерал-Моторс», США (слева) и автомобиль-макет «Селена» фирмы «Гиа», Италия (справа).



Отражение белого рулевого колеса в ветровом стекле.

Изучаем новые Правила дорожного движения



Что надо знать о регулируемых перекрестках

Первые шаги общества автомотолюбителей

Начинающему мотоциклисту

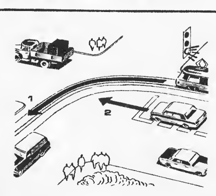
О дорожных происшествиях с телеэкрана

РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Под регулируемым подразумевают такой перекресток, на котором порядок движения определяют не сами водители, а сигналы светофора или регулировщика. Добавим к этому, что и знаки, которые на нерегулируемых перекрестках устанавливают право проезда (2.15 «Проезд без остановки запрещен», 1.6 «Пересечение с главной дорогой», 1.4 «Пересечение с равнозначной дорогой», 1.5 «Пересечение со второстепенной дорогой» и 4.1 «Главная дорога»), в этих условиях не действуют, как и другие признаки главной дороги.

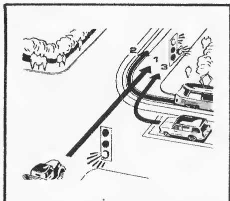
Мы рассмотрим здесь особенности проезда регулируемых перекрестков в соответствии с новыми Правилами и для наглядности приведем примеры. На рисунках цифры указывают порядок проезда.

Правила дорожного движения установили отныне единое для всех транспортных средств значение сигналов светофора. Поэтому на перекрестках, где движением управляет светофор, его разрешения или запрещения одинаковы как для трамвая, так и для других транспортных средств. Однако при равном праве на движение трамвай имеет преимущество перед остальными и независимо от направления движения проезжает перекресток первым. Как и в том случае, когда сигналы регулировщика совпадают по значению для трамвая и нерельсовых транспортных средств.



Пример 1. Движение на перекрестке регулируется светофором без дополнительной секции. При включении зеленого сигнала трамвай и автомобиль получают право на движение. Однако в соответствии с пунктом 103 Правил преимуществом пользуется трамвай. Водитель автомобиля может выехать на перекресток, но продолжит движение в прямом направлении только после того, как трамвай повернет налево.

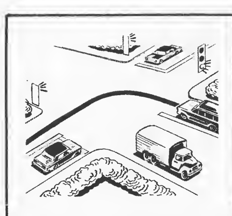
При движении трамвая в направлении, указываемом стрелкой в дополнительной секции, включенной одновременно с красным сигналом светофора, водитель трамвая никаких особых преимуществ не имеет и подчиняется общему принципу — уступает дорогу транспортным средствам с других направлений, кроме, понятно, движущихся попутно с ним на включенную стрелку.



Пример 2. Движение на перекрестке регулируется светофором с дополнительной секцией. При включении стрелки «направо» одновременно с красным сигналом в данной ситуации за трамваем сохраняется преимущество только перед транспортным средством, поворачивающим направо. Поэтому водитель трамвая должен уступить дорогу транспортному средству, проезжающему перекресток с другого направления. Следовательно, первым проезжает перекресток грузовик, затем трамвай и в последнюю очередь — легковой автомобиль.

В соответствии с пунктом 13 Правил, независимо от сигналов светофора, все водители обязаны, конечно, уступать дорогу транспортным средствам, подающим специальные звуковые и световые сигналы («скорая медицинская помощь», пожарные и другие автомобили, оборудованные сигналом типа «сирена» и проблесковым маячком), а также сопровождаемым патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции.

Необходимо иметь в виду, что Правила дорожного движения запрещают въезжать на перекресток даже при разрешающем сигнале светофора, если впереди образовался затор. В такой ситуации водители должны дожидаться возможности проехать перекресток безостановочно у линии (таблички) «Стоп», а если ее нет — перед перекрестком, не создавая помех пешеходам. Так же во-



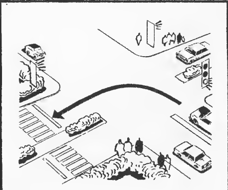
Пример 3. На простом четырехстороннем перекрестке при отсутствии на пути движения водителя линий (табличек) «Стоп» он выезжает с перекрестка независимо от сигналов светофора на выходе.

дители должны останавливаться при запрещающем сигнале светофора или регулировщика.

Поворачивая налево или направо, водители должны пропускать пешеходов, которые переходят проезжую часть той улицы или дороги, на которую поворачивает транспортное средство.

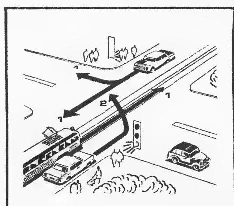
Водителям, которые при включении желтого сигнала (после зеленого) или при поднятой вверх руке регулировщика уже не могли бы безопасно остановиться перед перекрестком, Правила в виде исключения разрешают дальнейшее движение. Сделано это в связи с повышением скоростей на городских магистралях и ростом наездов на неожиданно остановившееся перед перекрестком транспортное средство. Однако водители должны понимать, что проезд перекрестка в такой ситуации всегда сопряжен с опасностью, а потому быть предельно осторожны.

Пункт 106 Правил устанавливает, что «...водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути движения, имеются линии (таблички) «Стоп», водитель должен руководствоваться сигналами каждого светофора».



Пример 4. На сложном перекрестке при наличии на пути движения линии (таблички) «Стоп» водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора. Поэтому, въехав на данный перекресток по зеленому сигналу, водитель должен стоять у линии «Стоп», пока в светофоре на выходе с перекрестка включен красный сигнал.

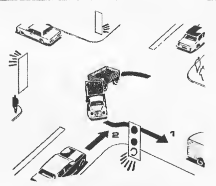
В простейшем случае на пересечениях узких улиц в центре устанавливают один четырехсторонний светофор, который обеспечивает попеременный пропуск транспортных потоков с разных направлений. При большой ширине перекрещивающихся дорог обычно устанавливают четыре светофора, располагая их по углам перекрестка. Они работают синхронно и как бы повторяют сигналы одного центрального светофора, который и заменяют. При такой схеме установки светофоров водитель, въезжая на перекресток для поворота налево при зеленом сигнале, на выезде с перекрестка будет, конечно, видеть перед собой красный сигнал. Но он к нему никакого отношения не имеет. Правила, имея в виду подобную ситуацию, специально подчеркивают право водителя на завершение намеченного маневра (с соблюдением требований пункта 105 в отношении пешеходов), независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка.



Пример 5. В ситуации, показанной на схеме, в соответствии с пунктом 107 Правил преимущественным правом пользуется водитель трамвая. Легковой автомобиль, поворачивающий налево, въезжает на перекресток, пропускает трамвай попутного направления, машину, движущуюся со встречного направления прямо или направо, и только после этого заканчивает маневр.

Когда перекресток имеет сложную конфигурацию (пересечение с несколькими проезжими частями, бульвар, площадь и т. п.), возникает необходимость в более сложных схемах организации движения — с поэтапным пропуском транспортных средств в определенных направлениях. Поэтому в местах, где водитель должен останавливаться перед светофорами, наносят линии «Стоп» или вывешивают таблички «Стоп». В этом случае водитель должен руководствоваться сигналами каждого встречающегося на пути его движения светофора и при появлении запрещающего сигнала остановиться у линии (таблички) «Стоп».

Поворачивая налево или разворачиваясь по зеленому сигналу светофора без дополнительной секции, водитель нерельсового транспортного средства въезжает к центру перекрестка и, пропустив транспортные средства, движущиеся со встречного направления прямо и направо, а также трамвай попутного направления, завершает маневр, даже если произошла смена сигналов. В отличие от старых, новые Правила требуют от водителей, движущихся с поперечного направления, уступить ему дорогу независимо от сигналов светофора.



Пример 6. На перекресток въехал для разворота автомобиль с прицепом. К моменту смены сигналов светофора, когда открылось движение в поперечном направлении, водитель этого автомобиля не успел закончить маневр. Согласно пункту 107 другие водители, которым разрешено движение через перекресток, обязаны предоставить возможность водителю автопоезда завершить разворот.

Перед перекрестками, на которых установлены светофоры с дополнительными секциями, полосы движения, как правило, имеют разметку в виде «направляющих стрел», дополняемую дорожными знаками 4.8 «Направления движения по полосам». При отсутствии таких стрел или знаков перекресток можно проезжать в прямом направлении по любой полосе, которую разрешается занимать данному транспортному средству. Таким образом, при включенных дополнительных секциях и зеленом сигнале светофора можно двигаться через перекресток в прямом направлении и по крайним полосам. Если же левый или правый повороты выполняются на стрелку с красным сигналом светофора, положение несколько меняется. В таком случае водитель, намеревающийся двигаться в прямом направлении, оказавшись в момент включения красного сигнала на крайней левой или правой полосе, может ожидать здесь зеленого сигнала, если позади него нет транспортных средств, движущихся на поворот. Если же он стал помехой на их пути, то обязан немедленно освободить полосу, выехав с нее в направлении, указанном включенной стрелкой.

Следует подчеркнуть, что когда повороты регулируются дополнительной секцией, то запрещающим сигналом для водителей транспортных средств, намеревающихся совершить поворот, будет выключенная секция, хотя в светофоре в это время может гореть зеленый сигнал.

М. АФАНАСЬЕВ,
член Межведомственной комиссии по Правилам дорожного движения

И НАЗВАЛИ ЕГО «АУТОМ»

О первых шагах добровольного общества автомотолюбителей Эстонии

Ветераны, безусловно, помнят, а молодежь, наверняка, слышала или читала, что на заре автомобилизации существовало в нашей стране добровольное общество содействия развитию автомобильного и дорожного дела. Его усилия в борьбе с бездорожьем, его помощь в строительстве первых автомобильных и тракторных заводов, в налаживании курсов и школ по подготовке водителей не пропали даром, о делах «Автодора» и сегодня говорят с уважением.

В наши дни «автомобильное депо» страны по масштабам производства, по размаху конструкторских и исследовательских работ вышло на новый, очень высокий рубеж. И сегодня ему нужна помощь иного рода — содействие в борьбе с дорожными происшествиями, в работе по повышению безопасности движения. Прежде всего — среди автолюбителей и мотоциклистов. Ведь в нынешней пятилетке в индивидуальное пользование будет продано около 3 миллионов автомобилей, в шесть раз больше, чем за прошедшие пять лет. Прибавьте к этому несколько миллионов мотоциклов, и вы поймете, в какой степени безопасность движения на дорогах зависит от мастерства этой категории водителей, по вине которых уже сейчас происходит более трети всех дорожных происшествий.

Не раз писалось, что повышению квалификации автомотолюбителей, расширению кругозора в области безопасности движения мешает их разобщенность, отсутствие объединяющей и представляющей их интересы организации. Сейчас сделаны первые шаги к ее созданию. Советы Министров ряда союзных республик приняли, а другие готовятся принять решения об учреждении добровольных обществ автомотолюбителей.

Как во всяком новом деле, возникла масса вопросов о характере, задачах, правах и обязанностях таких обществ. Вопросы ставят и читатели журнала. Вот почему, узнав, что в Эстонии общество уже создано, утвержден его устав и накоплен некоторый опыт работы, мы направились туда. Нашему корреспонденту отвечает заместитель министра внутренних дел республики Александр Михайлович МАРТИН.

Еще несколько лет назад объединение авто- и мотолюбителей в какую-то организацию не было столь злободневной проблемой. Видимо, необходимость в ней возникает при определенном и достаточно высоком уровне автомобилизации. Так ли это? И что в этой связи можно сказать об «автомобильной» Эстонии?

Эстонская ССР имеет очень развитую сеть автомобильных дорог. В этом смысле она занимает одно из первых мест среди наших республик. Достаточно привести, например, такие характеризующие плотность сети в Эстонии цифры: протяженность дорог с твердым покрытием составляет 386 километров на каждые 1000 квадратных километров территории и 13,3 километра на каждую 1000 жителей. Но, как говорят, у каждой медали есть две стороны. Обеспеченность дорогами облегчает решение многих вопросов по организации движения, делает его бесперебойным, высокоэкономичным. В то же время разветвленная дорожная сеть создает определенные трудности в надзоре за движением, глаз автоинспекции порой уже не хватает, приходится рассчитывать в основном на высокую сознательность и дисциплину водителей, на их самоконтроль и благоразумие.

За последние годы значительно вырос парк личных автомобилей и мотоциклов в Эстонии. Вы поймете, как дисциплина автомотолюбителей влияет ныне на климат дороги, когда я сообщу, что индивидуальные владельцы составляют сейчас в Эстонии 71 процент всех водителей вообще, и эта цифра имеет тенденцию к дальнейшему росту.

Она, конечно, не огорчает нас, наоборот: ведь в ней проявляется дальнейшее улучшение благосостояния, повышение уровня жизни наших людей. Тревожна другая тенденция: по темпам роста дорожные происшествия обгоняют парк личных машин. За последние три года количество индивидуальных легковых автомобилей в республике увеличилось на 32 процента, а аварий, совершенных автолюбителями, — на 43 процента. В этой обстановке дело повышения квалификации водителей-любителей приобрело неотложный характер.

Таковы предпосылки, при которых Совет Министров Эстонской ССР принял решение о создании в республике добровольной общественной организации автомотолюбителей — общества «Аутом», возложив общее руководство им и контроль за его деятельностью на Министерство внутренних дел республики.

Каковы в общих чертах задачи общества и его структура и почему его создали при МВД?

Не знаю, вольно или невольно вы объединили эти два вопроса, но они в самом деле тесно взаимосвязаны, и, как говорят, одно определило другое. Формулируя цели «Аутома», его Устав, учредители на первое место поставили задачу повышения знаний трудящихся по дорожному движению и мастерства вождения транспортных средств, содействие улучшению организации дорожного движения. Иными словами, да это ясно и из сказанного выше, основными были соображения безопасности движения. А здесь, как вы понимаете, Министерство внутренних дел самая заинтересованная сторона. Органы МВД не только отвечают за безопасность на дорогах, они занимаются анализом причин дорожных происшествий, разрабатывают практические мероприятия по их профилактике, осуществляют контроль за качеством подготовки водителей. Стало быть, им лучше других видны наши больные места, они точнее могут определять главные направления и важность тех или иных участков работы, конкретнее руководить такого рода деятельностью. Сказанное не означает, что наше решение единственно правильное. Вероятно, в других республиках могут представиться и иные возможности. Но мы решили пойти таким путем.

Выше названы, разумеется, не все задачи «Аутома». Его работа носит клубный характер, а раз так, то делом общества является и развитие автомототуризма среди его членов, руководство техническим творчеством авто- и мотолюбителей, оказание им практической помощи в обслуживании транспортных средств и всякой другой.

Теперь о структуре общества. Низовыми его организациями являются автомотоклубы и секции. Клубы создаются в городах республиканского подчинения и районах и должны иметь не менее 50 членов (членский взнос — 3 рубля в год). На предприятиях, стройках, в учреждениях, где есть более 10 членов общества, совет клуба может создавать секции. Высшим руководящим органом автомотообщества является республиканская конференция, которая созывается не реже чем раз в пять лет, а в период между конференциями — республиканский совет. Совет заседает один-два раза в год, в остальное время, иными словами изо дня в день, деятельностью общества руководит президиум совета. В нашем совете 42 человека, в президиуме — 11. Председателем президиума является (на общественных началах, разумеется) начальник Управления автомобильных перевозок Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Освальд Каерлепп, одним из его заместителей — начальник Госавтоинспекции Эстонии Хеллат Румвольт.

С чего же начало «Аутом», каковы его первые дела и планы на будущее?

В настоящее время «Аутом» уже насчитывает около 6500 членов, его автомотоклубы созданы в 11 городах и районах республики. Поскольку Устав общества был утвержден правительством республики только в августе, время до конца 1972 года ушло на решение всяких организационных вопросов, подбор кадров, получение помещений. Вопросы эти, понятно, не сняты с повестки дня, ими предстоит заниматься и в дальнейшем, но и времени у нас на раскачку нет, говоря военным языком, разворачиваться приходится на марше — дело не терпит. Я уже говорил о том, что в республике отмечается рост аварий по вине автолюбителей и что эти тревожные симптомы связаны с ростом автомобильного парка. Выяснилось и другое: автомобилисты, которые благополучно и не один год ездили на машинах старых моделей, оказались недостаточно подго-

товленными к новым, более маневренным и скоростным автомобилям, таким, как, скажем, «жигули». В минувшем году, хотя парк «жигулей» еще сравнительно невелик, эти машины участвовали в 107 дорожных происшествиях, причем в половине из них виноваты сами водители «жигулей».

В этой обстановке мы предприняли прежде всего самые доступные нам шаги для повышения квалификации автолюбителей — провели с ними семинары и консультации по технике вождения автомобилей и новым Правилам дорожного движения. Разумеется, не только для членов общества, а для всех автомотолюбителей. Разница в том, что для членов «Аутома» эти занятия проводились бесплатно. Как видите, они имеют уже определенные преимущества. К февралю нынешнего года 10-часовой курс по Правилам дорожного движения в Таллине прослушали 1100 человек, в Раквереском районе — 2000, в Йыгеваском — 2500, а всего в республике — около 10 000 человек.

Наряду с групповыми семинарами мы практикуем индивидуальные консультации по всем вопросам, связанным с управлением автомобилем или мотоциклом. Скажем, за рубль автолюбитель или мотоциклист может прослушать часовую беседу на любую выбранную им «автомобильную» тему, а заплатив еще один рубль — получить и один час практической езды под руководством опытного инструктора по вождению.

Надо сказать, что с самого начала эта «просветительская» деятельность пришлась по душе членам «Аутома» и вовлекла в его ряды значительные массы автомотолюбителей. Только за январь и февраль нового года в общество вступило около двух тысяч человек. Эту работу мы будем вести и дальше.

Когда «Аутом» окрепнет и обзаведется материально-технической базой, оно сможет многие вопросы повышения водительского мастерства решать на более высоком уровне. Мы рассчитываем, в частности, построить специальные автодромы, на которых можно было бы шлифовать технику вождения. Уже сейчас клубы в Тарту и Йыгеве получили участки для строительства специальных учебно-тренировочных комплексов и заключили договоры на разработку проектов. В Тарту разработали проект и приступили к строительству собственного пункта мойки автомобилей, эксплуатация которого даст средства на проведение других мероприятий. Напомню, что «Аутом» существует на началах хозрасчета и должно «кормить» себя само. Значит, надо уметь и зарабатывать (в статье доходов на 1973 год у нас записана цифра 80 тысяч рублей). Потому мы поддержали, например, инициативу тартуского клуба, оборудовавшего мастерскую, где делают несложные учебные наглядные пособия по правилам движения, утвердили в перспективных планах работы общества создание мастерских, которые будут оказывать техническую помощь членам клубов, организацию проката автомототуристского снаряжения, проведение платных вечеров, выставок, издание маршрутных карт и т. п.

Но это все в будущем. Главное сейчас — организовать, сплотить общественный актив, направить его усилия на нужное всем нам дело. И результаты, мы уверены, не замедлят сказаться.

Интервью вел Г. ЗИНГЕР

Первое мотоциклетное лето

Начался сезон у мотоциклистов. Для многих — первый сезон. Новичка, только что получившего удостоверение мотоциклиста, можно сравнить с человеком, научившимся более или менее сносно держаться на поверхности воды — до настоящего пловца ему еще очень далеко. Конечно, опыт — вещь сугубо индивидуальная. Но существует и много общих положений, которые каждый мотоциклист должен знать как свои пять пальцев.

Начнем с техники, ибо если для безопасной езды на автомобиле достаточно порой безупречного состояния рулевого управления и тормозов, то у мотоцикла важно все, любая его неисправность может стать катастрофической.

Об опасности разрыва или разъединения замкового звена ведущей цепи уже писали в журнале. Добавим, что иногда кожух срывает и неповрежденная цепь. Скажем, на «Яве», когда цепь сильно провисает или нет резиновых вкладышей, гасящих ее колебания. В этом случае она захватывает выступающими заклепками боковые поверхности в передней части нижнего кожуха. В целях профилактики после первой же разборки следует слегка разогнуть плоскогубцами края кожуха в обе стороны от цепи.

С такой же тщательностью надо следить за исправностью тормозов, смазкой колес, состоянием шин.

Если лопнет или ослабнет стяжная пружина тормозных колодок переднего колеса, может произойти его заклинивание. Тросы тормозов нужно тщательно смазывать и вовремя менять. Причем на мотоцикле обязательно должны быть исправны и передний и задний тормоза.

Помните, что при частых торможениях на горных дорогах или когда, как говорят, «затирают» колодки, тормозные барабаны сильно нагреваются и смазка вытекает из подшипников. От быстрой езды «сухие» подшипники перегреваются и могут привариться к оси, что влечет за собой заклинивание колеса. Поэтому не забывайте проверять смазку колес, особенно переднего.

Причиной почти неизбежного падения бывает мгновенный разрыв шины от прокола или даже от перекачки. Недопустимо ставить ненадежную шину или камеру на переднее колесо.

Известны и случаи падения мотоциклиста на больших скоростях вследствие заклинивания поршня в цилиндре при перегреве необкатанного двигателя или неправильной установке цилиндра, когда замок кольца не совпадает со стопорным штифтом на поршне. Правда, здесь можно спасти положение, быстро выжав сцепление. Тогда заднее колесо не заклинит.

Вот мы незаметно подошли к технике вождения, умению ездить безопасно по любым дорогам и в любых условиях. Мотоцикл чаще, чем автомобиль, движется в стороне от дорог с усовершенствованным покрытием. А езда по грунтовой да еще пыльной дороге намного сложнее и опаснее, чем по асфальту. Не превышайте здесь 40 км/час. Особенно опасно наезжать передним колесом на «борта» грунтовой дороги, покрытые толстым слоем пыли или крошкой из сухого грунта.

Когда вас в пути застанет дождь, то скорость даже на асфальте не должна превышать 50—60 км/час, так как на мокром покрытии не видны пятна масла или дизельного топлива, которые с водой образуют скользкую эмульсию. На таком участке дороги движение с высокой скоростью невозможно, происходит немедленная «подсечка» мотоцикла. Такая опасность грозит в дождь и на пересечениях с грунтовыми дорогами. Выезжающие на асфальт тракторы и автомобили несут на своих колесах грязь. Скользким бывает даже чистый асфальт, когда дождь только начинается и смачивает поверхностный слой пыли. Поэтому лучше немного переждать и двигаться дальше после того, как дождь хорошо промоет асфальт.

Не висите на хвосте у впереди идущих машин. Правильную дистанцию (в метрах) подскажет спидометр: половина числа, указывающего скорость.

Если вы находитесь в автомобильном потоке, не выбирайте особый, свой режим движения, старайтесь попасть в общий ритм, идти в ногу со всеми. Но это еще не вся наука. Надо находиться с другими водителями в постоянном контакте, хотя бы зрительном. Поэтому не прячьтесь «за спину», выбирайте такую траекторию движения, чтобы водители, следующие впереди, сбоку или навстречу, видели вас. Этим вы предупредите их неожиданные маневры.



Агитплакат художника С. Лапицкого

В заключение скажу, что основным в искусстве безопасного вождения является способность мотоциклиста своевременно предугадывать опасную ситуацию, а значит, и избегать ее. Это умение придет не сразу. Но придет обязательно, если вы приучите себя к постоянному наблюдению за меняющейся на дороге обстановкой, постоянному анализу действий других водителей и, конечно, своих собственных.

В. ВИЛЬЧЕНКОВ,
мотолюбитель, шофер 1-го класса

г. Ростов-на-Дону

Вряд ли есть необходимость особо представлять этих людей: серия телеспектаклей «Следствие ведут знатоки» была тепло встречена телезрителями. Творческое содружество драматургов Ольги и Александра Лавровых, «специализировавшихся» в жанре детектива, с артистами Московского драматического театра на Малой Бронной Г. Мартынюком, Л. Каневским и Э. Леждей принесло этим телепередачам заслуженный успех.

Седьмую серию драматурги назвали «Несчастный случай» и обратились к одной из самых сложных проблем, вызванных к жизни интенсивной автомобилизацией, ростом больших городов, — к проблеме «мирного сосуществования» человека и автомобиля. В телеспектакле появились в прямом смысле слова и наши герои — водители и автоинспекторы, и наши темы — вопросы взаимной ответственности пешехода и водителя. Естественно, мы не смогли удержаться от того, чтобы не «допросить» авторов и исполнителей главных ролей о некоторых сторонах их новой работы. Это было поручено нашему корреспонденту Георгию Менделевичу.

«Несчастный



Авторы сценария спектакля «Несчастный случай» Ольга (слева) и Александр Лавровы с исполнительницей роли эксперта Кибрит актрисой Э. Леждей.



— Я не буду играть с вами в кошки-мышки. Есть серьезные основания считать, что вчера вы сбили человека!

Сценаристы Ольга и Александр ЛАВРОВЫ

— Что определило выбор темы? Быстрое развитие автомобильного транспорта и рост городов делают проблему безопасности человека на улице весьма важной. Вот как говорит об этом один из персонажей нашего спектакля: «Современный город... Напряженный ритм, усложнение городского быта, спешка. В этих условиях возрастает личная ответственность каждого. Во многих областях происходит сращение человека с потенциально опасной техникой. Особенно на транспорте». И нам думается, что такое мощное средство пропаганды, как телевидение, должно помочь привлечь внимание к этой проблеме миллионов телезрителей, всех сограждан.

— Вы сделали виновником разыгравшейся трагедии пешехода. А почему, например, не нерадивого механика, с легким сердцем выпускающего на линию заведомо неисправный автомобиль, или другого, как принято говорить, участника движения?

— Прежде чем окончательно определить сюжет сценария, мы встречались со многими работниками ГАИ и автохозяйств, знакомились со статистикой происшествий и их причинами. Это и помогло выбрать «направление главного удара». Мы поставили своей основной задачей правовое воспитание пешехода.

Правильность этого решения подтвердили первые же минуты работы съемочной группы. Оказалось, что никто из ее участников и не подозревал об уголовной ответственности пешехода при грубом нарушении правил движения, которое повлекло за собой аварию.

Пострадавшим мы сделали человека в эмоционально неуравновешенном состоянии. Эта деталь также не случайна. Статистика свидетельствует, что чаще всего жертвами происшествий становятся люди, чем-то возбужденные, неуравновешенные. Вот и наш персонаж Сергей Санков выскакивает из подъезда после домашней ссоры и тут же становится жертвой несчастного случая.

Актер Лев ДУРОВ

— Ваше отношение к автомобилю, Лев Константинович?

— Я считаю себя автомобилистом, хотя своей машины у меня нет. Трижды играл роли водителей. Да каких — асов! Началось это с фильма «Вся королевская рать», где мне довелось быть шофером-телохранителем. Когда в одном эпизоде я «лихо» подал машину к подъезду, артисты Георгий Жженов и Михаил Козаков поздравили себя с тем, что остались целы, а меня — что остался на свободе. В фильме Э. Рязанова «Старики-разбойники» я, водитель инкассаторской машины, гоняясь за Юрием Никулиным, преодолевал по пути... забор. Юрий тоже трогательно благодарил меня за то, что я ему даровал жизнь. Наконец, в фильме режиссера Б. Степанова «Облака» я выехал со двора вместе с воротами, но на этот раз уже не по сценарию.

— Спасибо за шутку. Но что вы скажете всерьез о коллизии шофер — автоинспектор как человек, прикоснувшийся к ней в работе над новой ролью?

— Об этой проблеме могу судить со слов моего коллеги режиссера нашего театра Анатолия Эфроса. Он молодой автолюбитель и по неопытности, случалось, нарушал правила. Но, несмотря на «дырки» в талоне и другие меры наказания, вне зависимости от того, какой характер принимали его беседы с инспекторами ГАИ, рассказывал, что с ним всегда поступали справедливо и разбор нарушений был деловым и объективным. Если же взять «треугольник» водитель — инспектор — пешеход в целом, то достаточно проехать по городу лишь в качестве пассажира такси, чтобы убедиться в недисциплинированности пешеходов. От этого устаешь даже сидя рядом с водителем. Мне думается, что ни один профессиональный шофер никогда умышленно не нарушит правила движения. А если случаются отклонения от нормы, что ж, кара должна быть неотвратимой.

Я убежден, что милиция не заинтересована наказывать кого-либо без достаточных оснований. В этом «треугольнике» она самый объективный «угол». Именно эти соображения легли в основу работы над ролью капитана Филиппова — сотрудника ГАИ. Хотелось также показать ответственность и напряженность его работы; вспомните ночные посещения им таксомоторных парков.

Актер Георгий МАРТЫНЮК

— Созданный вами образ очень убедителен. У него, очевидно, есть прототип?

— Когда я начал работать над ролью следователя Павла Павловича Знаменского в цикле «Следствие ведут знатоки», мне довелось познакомиться со многими настоящими следователями, их трудным и ответственным делом. В частности, образ Знаменского почти списан с конкретного человека. Он очень помог мне в работе над ролью — мы вместе изучали некоторые уголовные дела. Подкупила меня его человечность, забота о судьбе людей, подчас случайно ставших на преступный путь.

— Что вам самому и вашему герою дало участие в спектакле?

Вот мы и хотели, чтобы весь спектакль, как в эпизоде, о котором я рассказал, не оставил зрителей равнодушными, растревожил их, помог в воспитании у всех и каждого дорожной дисциплины.

Начальник отдела следственного управления УВД Мосгорисполкома Анатолий СЕЛИВАНОВ

— Не удивляйтесь, Анатолий Федорович, что мы причислили вас к авторам спектакля. По существу это так, хотя вы за кадром. Ведь методика и техника расследования «Несчастного случая» списаны с тех дел, которые вели работники вашего управления. Расскажите о следственной экспертизе подробнее.

— Сейчас для розыска машины, сбившим женщину на Можайском шоссе. При осмотре одежды и обуви убитой на правом сапожке был обнаружен отчетливый отпечаток протектора, а на пальто — след в форме окружности. По его высоте и форме экспертиза установила, что оставлен он фарой автомобиля «Волга». Еще более конкретные «показания» дали отпечатки протектора шин. Было установлено, что по сапожку проехало переднее правое колесо машины Кострицина.

В другом случае на месте происшествия были собраны лишь осколки фары, да на пальто одного из убитых оказалась разорванной ткань. Подозрение пало на работника станции обслуживания легковых автомобилей С. Кравченко, на машине которого были повреждены левое крыло и фара. Кравченко же заявил, что «задел» мачту электроосвещения, но к наезду на пешеходов отношения не имеет. Действительно, в трех километрах от

случай»



— ...до пяти лет лишения свободы.
— Только за то, что не так перешел улицу?!
— В неположенном месте, результатом чего явилась гибель человека.



С. Мизии (справа), начальник фотолаборатории ГАИ Москвы, и его заместитель И. Уваров помогают на съемках спектакля.
Фото Б. Вдовеико

— В ходе съемок пришлось увидеть вблизи многие детали работы автоинспектора, в частности дежурной части ГАИ. До чего ж это напряженная служба. Для следователя Знаменского участие в расследовании наезда дело не совсем обычное, не соответствующее его узкой специализации. Поэтому он, по сценарию работник уголовного розыска, чувствовал себя в этом деле скорее новичком, чем знатоком. Приходилось опираться на профессиональный опыт инспектора ГАИ капитана Филиппова.

— В чем вы видите цель и смысл спектакля «Несчастный случай»?

— Хочу остановиться на любопытном эпизоде, случившемся во время съемок на Малой Бронной. Прохожие увидели лежащего на тротуаре неподвижно человека и поверили, что произошел в самом деле несчастный случай. Кто-то даже по телефону вызвал дежурного ГАИ, другие стали записываться в свидетели. То есть людей увиденное встревожило.

совершившей наезд или аварию, используются самые последние достижения криминалистической науки, самая совершенная техника. В подавляющем большинстве случаев на месте преступления остаются следы, которые многое могут рассказать опытному следователю, например микроскопический кусочек краски, о котором шла речь в спектакле. На одежде потерпевших почти всегда есть отпечатки деталей оперения автомобиля, фар и других выступающих элементов, мельчайшие осколки стекла и стеклянная пыль нередко попадают за отвороты брюк, в волосы пострадавшего. Наконец, одной из серьезнейших улик является след протектора шин, который зависит от степени их износа и особенностей эксплуатации. Он почти так же индивидуально неповторим, как отпечатки пальцев. Так что «визитная карточка» нарушителя всегда остается, и скрываться с места происшествия просто бессмысленно.

Вот как, к примеру, было выявлено преступление, совершенное московским шофером П. Кострициным, сбив-

места происшествия у столба нашли осколки фары. Однако экспертиза установила, что и стекла, собранные в месте наезда на пешеходов, и стекла у мачты освещения совмещаются и являются частями одной и той же фары. Кроме того, частица ткани, обнаруженная на поврежденном крыле машины, по своей структуре и характеру разрыва полностью совпадала с тканью и линией разрыва на пальто пострадавшего. Вынужденный под тяжестью улик сознаться, Кравченко рассказал, что нарочно наехал на мачту, чтобы замести следы преступления.

В конце хотелось бы подчеркнуть, что в изобличении преступников нам очень помогает высокая сознательность жителей столицы. Часто очевидцы транспортных происшествий спешат позвонить нам по телефону.

Думается, что телеспектакль «Несчастный случай» существенно поможет в воспитании не только дорожной дисциплины пешеходов, но и бдительности невольных свидетелей транспортных происшествий.

На дорогах всего света

Крупнейшие города во всех странах имеют развитую систему пригородов и предместий. Градостроители называют ее агломерацией и подразделяют на ядро — город, корону — плотно заселенные окрестности и более отдаленную внешнюю часть. Население агломерации всегда тяготеет к городу — административному, промышленному, культурному и торговому центру, ездит сюда на службу, на отдых, за покупками. В то же время многие жители города отправляются на работу и в дни отдыха за его пределы. Все это требует четко налаженных транспортных связей. Вот краткий обзор того, как решаются эти вопросы в столицах стран социалистического содружества.

БЕРЛИН

Столица ГДР отличается очень развитой и сложной по составу агломерацией. В нее входят многочисленные пригороды, расположенные в Потсдамском и Франкфуртском округах республики. Территория Берлина (ГДР) имеет форму вытянутого прямоугольника шириной 10—12 и длиной 33 километра. Это затрудняет транспортное обслуживание в столице, тем более что городской центр расположен с сильным смещением относительно геометрического центра территории.

В Берлине (ГДР) действуют две линии метрополитена, намечается дальнейшее его развитие. Каждый берлинец совершает в среднем 300 поездок в год (на метро, автобусе, троллейбусе и трамвае) на расстояние 3,6 километра. Значительное число пассажиров пользуется железной дорогой и легковыми автомобилями — такси, личными и служебными. В частности, на такси в 1970 году было перевезено 9,2 миллиона пассажиров, на личных автомобилях 6,3 миллиона.

Обеспеченность моторными средствами передвижения в Берлине, как и в целом по стране, быстро растет, что ставит перед градостроителями сложные транспортные проблемы. Они успешно решаются. Недавно, например, в столице ГДР завершены крупные реконструктивные работы на площади Александерплатц. Здесь сооружены подземные туннели для автотранспорта, большое число автомобильных стоянок.

БУДАПЕШТ

Агломерация столицы ВНР включает 45 отдельных поселений, 37 из них расположены у железных дорог, ведущих в город, и восемь — на автомагистралях. В Будапешт ежедневно прибывает на работу 200 тысяч человек, живущих в радиусе 80 километров, а в пригороды выезжает 10 тысяч городских жителей. Две трети пригородных пассажиров обслуживается железными дорогами, треть — автобусами. Столица республики характерна тем, что одновременно является и крупным курортом, привлекающим до 100 тысяч гостей одновременно. Только иностранных туристов в стране за последний год побывало 4,3 миллиона человек на 500 тысячах легковых автомобилей и 18 тысячах автобусов, и львиная доля их прошла через Будапешт. Поскольку летом они курсируют в основном между Будапештом и Балатоном, на этом участке построена первая в Венгрии скоростная автомобильная дорога высшего класса (ее протяженность 90 километров).

Гордость Будапешта — дунайские мосты. Их шесть в черте города. Суммарную пропускную способность мостов, которая составляет сегодня 10 тысяч автомобилей в час, планируется увеличить в три раза.

Общая длина всех улиц и дорог Будапешта составляет 3500 километров, однако более 80 процентов всей транспортной нагрузки сосредоточено менее чем на пятой части этой сети.

В столице сосредоточено 40 процентов всех транспортных средств страны. В связи с этим намечается существенная реконструкция магистральной сети и мостов, сооружение улиц и дорог высших технических категорий, в том числе 70 километров скоростных и 130 — экспрессных. Должно быть построено 70 многоярусных развязок и 30 пересечений в разных уровнях на железных дорогах.

Наиболее сложны транспортные проблемы центра Будапешта. Особенно трудно с местом для стоянок автомобилей. Их суммарную емкость здесь планируется довести до 30 тысяч мест, из которых 12 тысяч придется на 15 многоэтажных гаражей-стоянок. Но и при этом истинную потребность удастся удовлетворить лишь наполовину.

БУХАРЕСТ

Столица СРР — быстро развивающийся город с населением свыше полутора миллионов человек. В течение последнего столетия число его жителей удваивалось каждые 25 лет. Прогноз на 2000 год предусматривает снижение темпа роста населения столицы в два раза.

В связи с этим большое значение имеют предварительные научные разработки и предложения по формированию на территории Румынии семи крупных городских групповых систем, способных конкурировать с Бухарестом как промышленные, культурные и научные центры. К их числу отнесены Клуж, Брашув, Констанца, Галац-Браила, Тимишоара, Крайова и Яссы.

Если 10 лет назад житель Бухареста совершал в год около 350 поездок, то сейчас эта цифра выросла до 800. В утренние часы «пик» (с 6 до 8) пассажиропоток на некоторых направлениях достигает 20 тысяч человек в час. 15-минутные сдвиги во времени начала работы отдельных цехов крупных предприятий позволили снизить предельную пиковую нагрузку на 11 процентов.

Для разработки модели транспортных связей было проведено обширное анкетное обследование, охватившее 800 тысяч жителей Бухареста.

Перспективные планы решения транспортных проблем Бухареста принимают за норму автомобилизации 350 легковых автомобилей на каждую тысячу жителей. Создание новой транспортной структуры города является главной задачей его реконструкции на ближайшее десятилетие.

ВАРШАВА

Если Варшава крупнейший город Польши, то варшавская агломерация уступает первенство верхне-силезской промышленной городской агломерации, которая на относительно меньшей территории сосредотачивает больше населения и большую долю производства промышленной продукции страны. Всего в Польше имеется 16 крупнейших промышленно-городских агломераций, считающихся главными элементами общественной и хозяйственной жизни. Наличие нескольких равнозначных центров концентрации населения и производства весьма благоприятно сказывается на решении транспортных проблем в масштабе всей страны.

Несколько слов об особенностях варшавской агломерации. Трудовыми поездками из пригородной зоны в столицу охватывается почти вся территория Варшавского воеводства. Почти три четверти этих поездок совершается на расстояние меньше 30 километров при относительно небольшой затрате времени, что объясняется хорошим соответствием расселения и системы дорог. Внутренние районы города обслуживаются автобусом, трамваем и троллейбусом, причем роль автобусов возрастает, а троллейбус теряет пассажиров.

Столица ПНР принадлежит к числу городов с наиболее высоким уровнем подвижности населения. Только на общественном транспорте житель ее совершает около 900 поездок в год. Поэтому назрел вопрос о строительстве метрополитена.

ПРАГА

Утвержденный недавно генеральный план развития пражской агломерации рассчитан на 1985 год и учитывает перспективы роста до 2000 года. Практически население Праги стабилизировалось: за последние 10 лет оно возросло лишь на 7 процентов, в то время как в Братиславе, например, за 15 лет удвоилось.

Пассажирские перевозки осуществляются в Праге главным образом автомобильным транспортом. Легковые машины сконцентрированы в ядре агломерации, мотоциклы — в короне, автобусный транспорт распределен равномерно и по уровню развития в полтора раза (в расчете на тысячу жителей) превосходит показатели остальных областей республики.

В Чехословакии весьма разветвленная сеть автомобильных дорог — 72,9 тысячи километров. И при этом совершенствованию дорожной сети уделяется большое внимание. Намечается строительство 1700 километров скоростных дорог высшей технической категории. Кроме того, 4000 километров реконструируется в четырехполосные магистрали. Расчетная скорость движения на скоростных дорогах составит 150 км/час, на главных — 100 км/час.

Запланированное улучшение сети автомобильных дорог, прежде всего в пражской агломерации, а затем в агломерациях других больших городов и между ними соответствует масштабу и темпу роста автомобильного парка ЧССР. За последнее пятилетие он удвоился. В дальнейшем этот высокий темп сохранится. К концу века по прогнозам на каждую тысячу жителей будет 400 автомобилей.

Особой сложностью транспортные проблемы отличаются в центре Праги, где высокая плотность застройки и большие ансамбли ценнейших архитектурных памятников. Здесь решили строить метрополитен, отказавшись от первоначального проекта скоростного трамвая.

Быстрый рост парка легковых автомобилей сказался на общественном транспорте, объем работы которого уменьшился за пять лет на 11 процентов. Больше всего это отразилось на трамвае, потерявшем 61 миллион пассажиров в год. Автобусные перевозки несколько возросли. Из-за трудностей с пропуском автомобильных потоков в центре города, особенно в районе Вацлавской площади, трамвайные линии, вероятно, будут сняты еще до окончания строительства метрополитена.

СОФИЯ

Софийская агломерация находится еще в начальной стадии формирования. Она имеет весьма компактное ядро и равномерно разреженную корону, плотность населения в которой ниже, чем в среднем на остальной территории страны. Согласно генеральному плану развития число жителей Софии возрастет к 1980 году до 1,1 миллиона человек и к 2000 году — до 1,6 миллиона.

В пределах внутренней короны софийской агломерации расположено 43 населенных места, а во внешней — 510, в том числе 17 городов. Всего в столицу из пригородов ежедневно приезжает на работу 21 тысяча человек.

Основным видом общественного транспорта является трамвай, которым в 1970 году перевезено 379 миллионов пассажиров. За последние 10 лет трамвайные перевозки стабилизировались. Объясняется это низкой эксплуатационной скоростью. Поэтому долгое время обсуждался вопрос о сооружении в Софии скоростного (подземного в центральной части города) трамвая. Сегодня вопрос уже ставится о метрополитене. Но для обеспечения его эффективной загрузки город еще не достиг необходимых размеров.

Рост перевозок пассажиров в софийской агломерации и в целом по Болгарии обеспечивается увеличением автобусного парка. В городах автобусом перевозится около 1 миллиона пассажиров в год со средней дальностью поездки 5,5 километра. Междугородные автобусы перевозят ежегодно 335 миллионов пассажиров

О. КУДРЯВЦЕВ,
кандидат технических наук



экзамен на дому



I



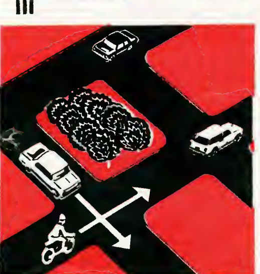
II



III



IV



V



VI

I. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?

автобус мотоцикл и легковой автомобиль 1	легковой автомобиль автобус мотоцикл 2

II. Кто должен уступить дорогу в такой ситуации?

водитель автобуса 3	водитель грузовика 4

III. Можно ли перед поворотом занять такое положение на проезжей части?

можно 5	нельзя 6	можно, если позади нет трамвая 7

IV. Можно ли мотоциклисту двигаться отсюда в прямом направлении?



можно 8	нельзя 9

V. Кто пользуется преимуществом на таком пересечении дорог?

мотоциклист 10	водитель автомобиля 11

VI. Правильно ли водитель установил знак аварийной остановки?

правильно 12	неправильно 13

VII. Кто может обучать вождению грузовых автомобилей?

только инструктор 14	только водители 1-го и 2-го классов 15	любой водитель со стажем работы более трех лет 16

VIII. Как надо поступить, обнаружив подтекание топлива в системе питания?

можно продолжать работу 17	надо вернуться в гараж 18	надо устранить неисправность на месте 19

Ответы — на стр. 39


Три маршрута
первый
второй
третий
АЗС
СТО
кемпинги
турбазы
БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ
ФИНЛЯНДИЯ
ПОЛЬША
ЧЕХОСЛОВАКИЯ ВЕНГРИЯ
РУМЫНИЯ
БОЛГАРИЯ
ЧЕРНОЕ МОРЕ
АЗОВСКОЕ МОРЕ
КАСПИЙСКОЕ МОРЕ
Волга
Днепр
Дон
Урал
Репино
Ленинград
Нарва
Новгород
Псков
Пушкинские Горы
Рига
Паланга
Клайпеда
Каунас
Вильнюс
Минск
Бобруйск
Брест
Луцк
Львов
Ужгород
Черновцы
Кишинев
Одесса
Николаев
Кривой Рог
Днепропетровск
Полтава
Харьков
Гомель
Чернигов
Путивль
Сумы
Киев
Белгород
Курск
Орел
Мценск
Тула
Москва
Калинин
Иваново
Владимир
Рязань
Горький
Чебоксары
Казань
Бугульма
Уфа
Златоуст
Миасс
Куйбышев
Сызрань
Пенза
Волгоград
Калач-на-Дону
Ворошиловград
Краснодон
Дебальцево
Донецк
Шахты
147
189
358
149
168
175
119
235
244
166
317
246
365
40
286
173
257
444
160
131
49
141
207
91
226
10
140
152
151
215
95
220
320
284
112
303
345
204
200
266
450
333
117
120
192
231
73
48
61
70
202
133
260
337

Три маршрута

Начинается новый туристский сезон. Тем, кто собирается в отпуск на автомобиле или мотоцикле, предлагаем три маршрута из числа премированных на конкурсе журнала «За рулем». По ним проехали автомобилист А. Пугаченко из Волгограда и группы мотоциклистов из Миасса (руководитель Л. Маляренок) и Клайпеды (руководитель И. Черноусан).

Не обладая большой протяженностью, каждый из трех маршрутов тем не менее способен поведать туристу о многом. Любой из путешественников, конечно, посетит места, связанные с революционной деятельностью Владимира Ильича Ленина в Горьком, Казани, Куйбышеве, Уфе, познакомится с памятниками В. И. Ленину, установленными в городах. Проезжая по этим маршрутам, можно лучше изучить историю нашей Родины. На пути туристы встретят древние города с ценными памятниками архитектуры — Владимир, Горький, Курск, Львов, Новгород, Полтаву, Псков, Рязань, Тулу, Чернигов и другие. Несомненно, большой интерес вызовет посещение Москвы, Ленинграда, столиц Украины, Белоруссии, Латвии, Литвы и Молдавии, городов-героев, новых индустриальных гигантов, созданных трудом советских людей. Не оставят никого равнодушным места, где в годы Великой Отечественной войны проходили кровопролитные бои с фашистскими захватчиками. О всем этом туристы могут узнать в краеведческих музеях, которые есть практически во всех городах.

Опытные автомотопутешественники обычно заранее запасаются справочной литературой, рассказывающей о местах, которые собираются посетить. Для тех, кто по разным причинам не сможет этого сделать, дадим самые основные сведения о некоторых лежащих на маршрутах городах и отметим коротко их достопримечательности.

Дороги предлагаемых маршрутов проходимы в любое время года, за исключением некоторых участков, где могут встретиться затруднения в ненастную погоду (в районе Златоуст—Уфа участок Аша—Улу-Теляк; от Сум до Путивля на Украине; от Калача-на-Дону до Белой Калитвы).

Владимир — основан в начале XII века. Много памятников древнерусской архитектуры. Отсюда начинается маршрут к Владимиро-Суздальскому историко-архитектурному музею-заповеднику.

Ворошиловград — памятники героям гражданской и Великой Отечественной войн, бюст дважды Героя Советского Союза А. И. Молодчего. Художественный музей.

Горький — основан в 1221 году. Памятники: А. М. Горькому, В. П. Чкалову, Козьме Минину. Музеи: художественный, литературный им. Горького, дом, где родился и жил Я. М. Свердлов, дом Каширина — деда А. М. Горького, дом, в котором жил В. Г. Короленко.

Днепропетровск — памятники И. В. Бабушкину, героям Великого Октября, обелиск в честь участников Октябрьского восстания 1905 года, памятники — «Вечной Славы бойцам и партизанам», Герою Советского Союза Ю. Г. Пушкину, обелиск в честь комсомолки-подпольщицы Галины Андрусенко, бюст А. С. Пушкина, памятник А. М. Горькому. Бюсты дважды Героев Советского Союза А. Я. Брандиса и А. Ф. Федорова. Музеи: исторический, художественный, зоологический, геологический.

Донецк — памятники Ф. Э. Дзержинскому, Артему, Георгию Димитрову, «Борцам за Советскую власть», генерал-лейтенанту К. Я. Гурову, «Непокоренные» (в честь партизан С. Г. Матекина, В. С. Скоблова и Б. И. Орлова), комсомольцам-подпольщикам, героям-стратонавтам, Т. Г. Шевченко, В. В. Флеровскому (известному русскому публицисту и социологу). Музеи: художественный, истории Донецка.

Казань — основана во второй половине XIV века. Памятники: Мусе Джалилю, Н. И. Лобачевскому. Дом-музей А. М. Горького. Много памятников архитектуры, в том числе университет им. В. И. Ульянова-Ленина — один из первых университетов страны.

Калинин — памятники М. И. Калинину, путешественнику Афанасию Никитину, много архитектурных памятников.

Краснодон — памятник молодогвардейцам «Клятва». Обелиск. Музей «Молодая гвардия».

Куйбышев — памятники В. В. Куйбышеву, В. И. Чапаеву. Художественный музей. Архитектурные памятники. Недалеко от Куйбышева Волжская ГЭС, новый город автостроителей — Тольятти.

Курск — памятные места, связанные с подвигами Советской Армии в Великой Отечественной войне. На 624-м километре от Москвы у шоссе памятники — танк и орудие. В городе есть картинная галерея.

Львов — основан в 1256 году. Памятники: танкистам, писателям Ивану Франко, Адаму Мицкевичу. Холм Славы. Музеи: исторический, украинского искусства, этнографии и художественного промысла, государственный искусствоведческий, истории войск Прикарпатского военного округа, литературно-мемориальные — Ивана Франко и Ярослава Галана. Картинная галерея. Много памятников архитектуры.

Николаев — основан в 1784 году. Памятники: героям Сиваша, 67 героям-десантникам. Художественный музей. Дом, в котором родился адмирал С. А. Макаров.

Новгород — много памятников архитектуры, и среди них Новгородский Кремль, Ярославово дворище.

Орел — основан в 1566 году. Памятники: герою гражданской войны М. Г. Медведеву, танкистам, генералу Л. Н. Гуртьеву, авиаконструктору Н. Н. Поликарпову, И. С. Тургеневу, монумент 400-летия города. Музеи: литературный, И. С. Тургенева. Памятники архитектуры.

Пенза — основана в 1666 году. Памятники: Карлу Марксу, борцам революции, В. Г. Белинскому, М. Ю. Лермонтову. Места, связанные с жизнью и деятельностью И. Н. Ульянова, М. И. Калинина, М. Ю. Лермонтова, В. Г. Белинского, Н. П. Огарева, М. Е. Салтыкова-Щедрина. Картинная галерея.

Полтава — впервые упоминается в древнерусских летописях под 1174 годом. Памятники: генерал-лейтенанту А. И. Зыгину, непокоренным полтавчанам, стела в честь воинов-освободителей, ротонда Дружбы народов, памятники истории Полтавской битвы, Н. В. Гоголю, Т. Г. Шевченко. Историческое поле Полтавской битвы. Музеи: истории Полтавской битвы, художественный, литературно-мемориальные В. Г. Короленко, И. П. Котляревского, Панаса Мирного. Много памятников архитектуры.

Псков — один из древнейших городов страны. Монумент в честь 50-летия Советских Вооруженных Сил. Много архитектурных памятников. В Псковской области пушкинские места: Пушкинские Горы, в 4 километрах от которых находится Михайловское, здесь дом-музей А. С. Пушкина, домик Арины Родионовны (няни поэта); Тригорское, Святогорский монастырь, где находится могила А. С. Пушкина.

Рязань — основана в 1095 году. Памятник И. П. Павлову. Художественный музей, дом-музей И. П. Павлова. Много архитектурных памятников.

Тула — впервые в летописях упоминается под 1146 годом. Памятники: защитникам Тулы в Великой Отечественной войне, тулякам — Героям Советского Союза, зенитное орудие, танк, конструктору С. И. Мосину. Музеи: оружия, художественный. Много историко-революционных памятников. В 14 километрах от Тулы находится музей-усадьба Л. Н. Толстого Ясная Поляна.

Ужгород — памятник героям Великой Отечественной войны. Картинная галерея, архитектурные памятники.

Уфа — памятник Салавату Юлаеву. Исторические и архитектурные памятники. Музеи: революции, художественный.

Харьков — памятники Я. М. Свердлову, Н. А. Рудневу, А. С. Пушкину, Н. В. Гоголю, Т. Г. Шевченко, М. М. Коцюбинскому, просветителю В. Н. Каразину. Музеи: исторический, изобразительного искусства. Памятники архитектуры.

Чернигов — памятники М. В. Фрунзе, командиру партизанского соединения Герою Советского Союза Н. Попудренко, Т. Г. Шевченко, М. М. Коцюбинскому, Богдану Хмельницкому. Монумент в честь освобождения города от гитлеровских оккупантов. Музеи: исторический, литературно-мемориальный М. М. Коцюбинского. Памятники архитектуры.

* * *

На маршрутах, которые показаны на карте-схеме, много лесов, рек, озер — живописных мест, где вы сможете хорошо отдохнуть.

Май по своей спортивной принадлежности относится к летним месяцам. Это время, когда большая часть чемпионатов автомобилистов и мотоциклистов уже стартовала и летний сезон в самом разгаре. Напряженная пора сейчас и у мотоболистов. Сильнейшие команды проводят в эти майские дни матчи девятого первенства страны. Хорошей подготовкой к сезону явился очередной Всесоюзный зимний турнир на приз журнала «За рулем», о котором рассказывается на этих страницах.



Фото В. Бровно

На приз журнала «За рулем»

В ЧЕМ ЗАЛОГ

Смотр резерва нашего мотобола — таков был главный смысл четвертого Всесоюзного зимнего турнира на приз журнала «За рулем». Из восьми команд, принявших участие в соревнованиях, только два коллектива — омский «Омич» и полтавский «Вымпел» представляли высшую лигу. Остальные — новокузнецкий «Кузбасс», «Звезда» из Ставропольского края, новосибирский «Электрон», южноуральский «Рубин», омский «Икар» и «Металлург» из подмосковного города Видное дебютировали в соревнованиях всесоюзного ранга.

Состав участников практически исключал сюрпризы в результатах матчей и распределении мест. Не вызывало сомнения, что судьба голубой хрустальной вазы — главного трофея зимнего турнира определится в игре между «Омичом» и «Вымпелом». Так оно и получилось. И тем не менее соревнования прошли интересно. Разве не могла, например, не интриговать встреча между «Электроном» и «Металлургом» — прошлогодними соперниками по первенству Российской Федерации? Обе команды завоевали право выступать теперь в чемпионате страны в классе «Б». Правда, в минувшем сезоне сибирякам удалось обойти подмосковных мотоболистов. Теперь, на зимнем турнире, «Металлург» взял реванш. С большим интересом отнеслись зрители и к матчу «Икара» с «Вымпелом». Молодых омских мотоболистов, составляющих дубль «Омича», экзаменовал бронзовый призер прошлогоднего первенства страны.

И все же один сюрприз произошел. Его преподнесла «Звезда». Что было известно об этой команде? Только то, что она создана три года назад, выигрывала первенства Ставропольского края и Северного Кавказа. Согласитесь, не очень громкий еще послужной список. Тем не менее «Звезда» заслуженно заняла третье место. Уже в своем дебютном матче команда обратила на себя внимание грамотной, дружной игрой, огромной работоспособностью. В ней трудно кого-либо выделить, каждый спортсмен вкладывал в борьбу все силы без остатка, но особенно хорош вратарь Владимир Репников — временами он творил просто-таки чудеса.

Изрядно волновались в матче со «Звездой» и мотоболисты «Вымпела». В этой игре, как говорится, коса нашла на камень. Попытка полтавчан сразу же подавить соперников высоким темпом, бурным натиском не принесла успеха: ни в скорости, ни в мужестве ставропольские спортсмены не уступали. И только в конце второго тайма в «Звезде» произошел какой-то психологический перелом: игроков больше стала интересовать оборона собственных ворот. Техничные и решительные форварды «Вымпела» доказали ошибочность такой тактики.

В матче же за третье место «Звезда» уверенно переиграла «Металлург». Этот успех говорит о том, что у нас есть самобытные, сильные команды. Они нуждаются в помощи, и прежде всего в проверке собственных сил на соревнованиях, где выступают равные им соперники.

Победителем зимнего турнира стал полтавский «Вымпел». В финальной встрече с «Омичом» украинские мотоболисты продемонстрировали исключительно красивую игру. Вся команда действовала как отлично отлаженный механизм. Выиграв со счетом 4 : 0, «Вымпел» второй год подряд завоевал главный приз, учрежденный редакцией журнала «За рулем». Преимущество полтавской команды и в тактике, и в технике владения мячом было бесспорным. Не случайно в трех играх «Вымпел» 17 раз поражал ворота соперников, свои же оставил в неприкосновенности. Девять из этих голов забил Валерий Кудинов.

Чтобы объяснить важный «секрет», с помощью которого украинские мотоболисты добились победы, необходимо сделать небольшое отступление. Соревнования, подобные Всесоюзному зимнему турниру, позволяют собирать сразу несколько коллективов. Спортсмены вместе живут и тренируются, учатся друг у друга. Появляется, таким образом, и отличная возможность сравнить отношение команд к тренировочному процессу, режиму дня, к мотоболу вообще, что в кочевой жизни обычного чемпионата трудно оценить.

Мотоболисты «Вымпела» могли считать свое выступление в турнире чем-то вроде легкой прогулки. Но это была единственная команда, которая ежедневно в 10 часов утра выбегала в полном составе на физзарядку. Легкоатлетический кросс по заснеженной набережной Иртыша в любую погоду, интенсивные упражнения, затем завт-

ПОБЕДИТЕЛЯМ КРОССА — МОТОЦИКЛЫ «ВОСХОД»

В семнадцатый раз в город Ковров, где делают мотоциклы «Восход», съехались сильнейшие спортсмены страны. Соревнования здесь, одни из самых популярных среди советских кроссменов, проводятся для мотоциклов классов 175 и 250 см³ любой конструкции. Поэтому многие гонщики, ездящие обычно на машинах старших классов, пересели на этот раз на более легкие мотоциклы. Так, рядом с Г. Моисеевым, П. Рулевым, А. Кибириным, участвующими в чемпионате мира в классе 250 см³, приняли старт их товарищи по сборной в классе 500 см³— Н. Ефимов, В. Красноощеков, В. Овчинников. Совместное выступление с признанными мастерами явилось прекрасной школой для молодых спортсменов.

Посмотреть соревнования пришли десятки тысяч зрителей. Это тоже традиция.

В классе 175 см³ стартовало 39 спортсменов. Здесь лидерами были ковровчане. В прошлом году они уверенно заняли первое командное место, а в личном зачете их представитель С. Петров поднялся на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Спортсмены клуба имени Дегтярева, горячо поддерживаемые зрителями, сумели повторить прошлогодний успех. Победа досталась им в упорной борьбе: даже несколько падений на обледеневшей трассе, когда потерянное время, казалось, невозможно будет наверстать, не смогли выбить ковровчан из седла. Они снова рвались к финишу, догоняя ушедших вперед соперников. В результате в личном зачете первые два места заняли С. Петров и Ю. Кралинин из Коврова, третье досталось В. Сысоеву (МАДИ, Москва). Студенты обеспечили себе второе командное место, третье—ленинградцы.

Перед стартом гонки на 250-кубовых мотоциклах никто не сомневался, что первым будет кто-нибудь из «сборников». К сожалению, сошли с трассы из-за повреждения машин П. Рулев и молодой Е. Рыбальченко (победитель юношеских чемпионатов страны 1970 и 1971 годов), на которого ковровчане возлагали большие надежды. Ведь он выступал на их уникальном мотоцикле с электронным зажиганием. Успех сопутствовал ленинградцу Г. Моисееву — мастеру спорта международного класса (он первым финишировал в одном заезде и вторым — в другом). Последующие места заняли А. Кибирин («Днипро», Киев) и Н. Ефимов (ЦСКА). В командном зачете лучшие результаты у клубов «Днипро», ЦСКА и АМК г. Владимира. Победителям соревнований были вручены мотоциклы «Восход-2» и другие ценные призы.

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ ● ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ ● ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ ●

Первенство СССР в мотогонках на льду

125 см³ (Каменск-Уральский): 1. В. Митрофанов — 28 очков; 2. В. Тетерин — 25; 3. В. Чупин (все — Каменск-Уральский) — 23; 4. В. Коробков (Ленинск-Кузнецкий) — 23; 5. Ю. Максимов (Каменск-Уральский) — 21; 6 В. Шкодских (Челябинск) — 20.

175 см³ (Красноярск): 1. В. Свинко — 26 очков; 2. В. Лепин — 23; 3. Б. Семенов (все — Красноярск) — 23; 4. В. Басалаев (Ленинградская область) — 21; 5. Л. Рудашевский — 21; 6. В. Агафонов (оба—Красноярск) — 18.

350 см³ (Саранск): 1. Н. Костюнин — 28 очков; 2. С. Чирцев — 27; 3. Ф. Мухаметшин — 25; 4. А. Ганюшкин (все—Вятские Поляны) — 23; 5. В. Присяжнюк (Новокузнецк) — 22; 6. О. Яровой (Чита) — 18.

500 см³ (Куйбышев): 1. В. Чапало (Стерлитамак) — 28 очков; 2. В. Дубинин — 25; 3. В. Пазников (оба — Новосибирск) — 25; 4. В. Цибров (Московская область) — 24; 5. А. Сухов (Уфа) — 19; 6. В. Кочетов (Новосибирск) — 15.

Первенство СССР по зимним автогонкам на ипподроме

Класс I (до 1300 см³): 1. Э. Пистунович; 2. В. Николаев; 3. А. Козырчиков; 4. Н. Дисюк; 5. С. Аникин; 6. Р. Шустов (все — Тольятти). **Класс II (от 1300 до 1600 см³):** 1. Г. Савинов (Москва); 2. Э. Пистунович (Тольятти); 3. В. Богатов; 4. А. Шишков; 5. В. Моисеев (все — Москва); 6. А. Клопичев (Уфа). **Класс III (от 1600 до 2500 см³):** 1. А. Замыслов; 2. Н. Кирпичников (оба — Москва); 3. В. Мосолов (Горький); 4. В. Белмерс (Рига); 5. В. Верещака (Горький); 6. В. Юшин (Москва). **Группа 4 (машины всех классов):** 1. Н. Кирпичников (Москва); 2. Э. Пистунович (Тольятти); 3. В. Калнин (Рига); 4. Л. Фомин (Уфа); 5. В. Бубнов (Москва); 6. В. Мосолов (Горький).

Трофей заводов

Сумма очков после чемпионатов страны по зимнему ралли и гонкам на ипподроме: 1. ВАЗ — 61 очко; 2. АЗЛК — 25; 3. ГАЗ — 24; 4. УМЗ — 15; 5. ЗАЗ—4; 6. ИЖ—0.

Первенство СССР в гонках на картах по ледяной дорожке

Класс «К» (175 см³): 1. А. Заградин; 2. А. Иванов (оба — Ленинград); 3. М. Тодоров (Курск).

УСПЕХА

рак, поездка на мотодром для подготовки мотоциклов или проведения тренировки; отбой не позже 23 часов. Такой строгий распорядок не был изменен и на следующий день после победы. «Вымпел» не только заслуженно выиграл главный приз, но и благодаря своей дисциплине, ответственности каждого за судьбу коллектива сумел извлечь из турнира максимум пользы для успешной подготовки к летнему сезону. А ведь это главная цель зимних мотобольных соревнований. К сожалению, пример полтавчан никого не заразил: спортсмены и тренеры остальных команд равнодушно смотрели на своих старательных коллег.

По традиции и на этот раз турнир был организован хорошо. Участники имели в Омске все возможности для плодотворных тренировок, активного отдыха. Обком ДОСААФ и администрация мотодрома разместили спортсменов в одной из лучших гостиниц города, предоставили транспорт, отлично подготовили поле стадиона.

Б. ЛОГИНОВ,
председатель комитета мотобола ФМС СССР

г. Омск

Результаты соревнований

«Вымпел» — «Икар» 9 : 0; «Омич» — «Кузбасс» 6 : 0; «Звезда» — «Рубин» 3 : 1; «Металлург» — «Электрон» 2 : 0. Полуфиналы: «Вымпел» — «Звезда» 4 : 0; «Омич» — «Металлург» 4 : 1. За 3-е место: «Звезда» — «Металлург» 2 : 0. Финал: «Вымпел» — «Омич» 4 : 0.



АВТОРАЛЛИ «ПРИБАЛТИКА». Спортсмены ждут его с нетерпением. К нему готовятся особенно тщательно. Его просто любят.

Этому ралли 14 лет. Оно названо в календаре зимним первенством СССР. И все же главное — не возраст и не ранг, а характер соревнования. «Прибалтика» — ралли команд, где коллективное мышление, коллективные действия, коллективная ответственность определяют успех. Мчатся по трассе команды-тройки. Три автомобиля, три экипажа как единое целое. Случись что с одним — два других возьмут на буксир, вытащат из кювета, помогут устранить неисправность.

От тридцати до сорока команд участвуют в этом ралли, которое поочередно стартует в трех прибалтийских республиках. На этот раз в роли устроителя выступали организации ДОСААФ Литвы. Республиканская ФАС (председатель К. Курдзикаускас) и спорттехклуб (начальник К. Дрот) отменно справились с задачей. Начиная от выбора и подготовки трассы (начальник дистанции мастер спорта А. Чипкус) и кончая судейством (главный судья Х. Мойков), все было сделано истинно спортивно и могло, по единодушному мнению, украсить любое европейское ралли.

На страницах журнала мы вернемся еще к разговору о ралли команд. А пока назовем победителей. Ими заслуженно стали спортсмены таксомоторного парка г. Риги, которых готовил заслуженный мастер спорта А. Карамышев. На втором месте таксисты Подмосковья, на третьем — спортсмены Волжского автозавода.

Фото М. Реби



Об одностороннем износе поршней

«В двигателях с горизонтально расположенными цилиндрами быстрее изнашивается нижняя часть поршней. По-моему, это происходит от влияния собственного веса поршня, увеличивающего трение, а стало быть, усиливающего износ. Не стоит ли отказаться от такой схемы двигателей?» — спрашивает Л. Ивотской из г. Ахтырка.

Ваше предположение о том, что оба поршня в двигателях с горизонтальными оппозитно расположенными цилиндрами (они применяются на всех отечественных тяжелых мотоциклах) изнашиваются снизу, а в вертикальных цилиндрах износ поршней равномерный,—

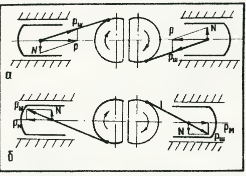


Схема действия сил на поршни: а — при рабочем ходе; б — при обратном. Р — сила давления газов; $P_{ш}$ — сила, действующая на шатун; N — боковая сила; $P_{м}$ — сила действия маховика коленчатого вала.

неверно. При рабочем ходе, когда поршень испытывает наибольшую нагрузку, сила давления газов раскладывается на две составляющие: одна действует вдоль шатуна, другая — на боковую поверхность поршня, прижимая его к цилиндру (рис. а). В левом цилиндре это нижняя по отношению к земле сторона, в правом — верхняя. Боковая сила N, например, в двигателе М-72 достигает 25 кг.

При нерабочих ходах, когда поршень движется к верхней мертвой точке, сила N действует на другую сторону поршня (рис. б). Величина ее при этом меньше (у М-72 — 14 кг), чем при рабочем ходе, и поэтому меньше износ поршня и цилиндра.

Вес поршня и часть веса шатуна столь малы по сравнению с действующими силами, что их влияние на износ почти неощутимо.

Таким образом, независимо от положения цилиндра более интенсивный с одной стороны износ поршня и цилиндра обусловлен кинематикой кривошипно-шатунного механизма.

Причины неустойчивой работы

«После года безупречной службы двигатель моего «Москвича-412» стал весьма неустойчиво работать на малых оборотах. Обычная регулировка холостого хода не дала результатов. Помогите, пожалуйста, определить причину этого малоприятного явления и подскажите, как его устранить» — с такой просьбой обратился к нам автолюбитель В. Степанов из Кемерово.

Ставить заочно точный диагноз, а тем более, рекомендовать методы «лечения» двигателя — сложная задача. Поэтому лишь укажем несколько наиболее вероятных причин неравномерной работы мотора на малых оборотах холостого хода.

Начнем с более простых. Прежде всего надо проверить крепление впускного коллектора и карбюратора на двигателе и затяжку болтов, соединяющих поплавковую камеру со смесительной. Гайки и болты нужно подтягивать крест-накрест и равномерно.

Если это не помогло, потребуются более сложные операции. Неравномерность работы двигателя может быть вызвана засорением топливного или воздушного жиклеров холостого хода в первичной камере карбюратора или каналов холостого хода, а иногда тем, что недостаточно хорошо завернуты воздушный или топливный жиклеры холостого хода. Способы устранения этих причин — в самом их определении. Надо только быть весьма аккуратным, вторгаясь в сложный и точный прибор — карбюратор. Ни в коем случае не следует прочищать жиклеры проволокой или иглой — допустимо лишь промывать их в бензине или ацетоне и продувать сжатым воздухом.

Иногда причина кроется в неисправности или нарушении регулировки приборов зажигания. Сначала проверяют свечи — зазоры между их электродами (0,6—0,75 мм), наличие нагара, состояние наконечников и проводов высокого напряжения. Затем — прерыватель. Убеждаются в достаточном (0,35—0,45 мм) зазоре между контактами и их чистоте, отсутствии трещин и грязи на бегунке и крышке. Обязательно проверяют, не ослабла ли пружина рычажка прерывателя. Начало размыкания требует усилия не менее 400 г. Замер ведется динамометром, закрепленным на рычажке возле контактов. Исправен ли конденсатор? Он тоже влияет на равномерность работы мотора. Последнее что нужно проверить в системе зажигания — катушка высокого напряжения. Это может сделать лишь квалифицированный специалист при помощи специального оборудования.

И наконец, чисто механические причины — уменьшение зазоров между торцами наконечников и стержнями клапанов (этот зазор должен быть 0,15 мм при температуре двигателя 15—20° и 0,2 мм при 80° С). Не нужно бояться слабого стука клапанов. Если он не слышен в салоне или при закрытом капоте — значит, зазор не превышает нормы.

Возможна и потеря герметичности клапанов. Определить это можно при помощи компрессометра. Если прибор действительно зафиксирует разницу между компрессией в цилиндрах, придется снять головку и притереть клапаны.

Хорошо и для «запорожцев»

Подходят ли для двигателя «Запорожца» моторные и трансмиссионные масла, предназначенные для автомобилей ВАЗ? Этот вопрос задают автолюбители В. Членов из Магнитогорска, Э. Эзрохин из Серпухова и многие другие владельцы ЗАЗ-965 и 966.

Отвечают работники Мелитопольского моторного завода.

На Мелитопольском моторном заводе, выпускающем двигатели «запорожцев» всех моделей, были проведены длительные испытания для выяснения пригодности моторных и трансмиссионных масел «Жигулей» применительно к нашим силовым агрегатам.

После этих испытаний можно с уверенностью рекомендовать владельцам «запорожцев» заливать в двигатели масло М12Г № 8 летом и М8Г № 9 зимой (оба по ТУ 38-1-267-69). Равноценны им масла М12ГИ и М8ГИ (ТУ 38-1-01-70), отличающиеся композицией присадок. Сроки замены масел перечисленных марок для «запорожцев» увеличиваются до 6 тысяч километров.

Хорошо зарекомендовало себя в коробках передач ЗАЗ трансмиссионное масло «Жигулей» ТАд-15 (ТУ 38-1-274-69).

Обратите внимание на номера ТУ. Дело в том, что на АЗС могут одновременно быть в продаже масла, имеющие одинаковую маркировку, но различные качества. Например М12Г ТУ 38-1-267-69 для карбюраторных и М12Г ТУ-38-1-211-68 для дизельных двигателей, которые, понятно, далеко не равноценны. Поэтому спрашивайте на АЗС масла № 8 или № 9 ТУ 38-1-267-69. Предупреждаем — всесезонные масла М10Г № 10 и М10ГИ (соответственно ТУ 38-1-267-69 и 38-1-01-70) на «запорожцах» применять не следует. При испытаниях они вызвали значительное отложение нагара в камерах сгорания и на свечах.

Требования к автомобилям для спорта

В классификацию и в технические требования внесены некоторые изменения. Они вызваны развитием отечественной автомобильной техники и рядом регламентаций, введенных ФИА.

В связи с появлением новых моделей, а также работой заводов над новыми образцами в группу 4 включены автомобили-прототипы, в которых допускаются крупные конструктивные изменения. На них можно устанавливать любой отечественный серийный или опытный двигатель, предназначенный для одной из моделей легковых автомобилей. При этом разрешается расточка цилиндров в пределах, допускаемых конструкцией блока. Сохраняя блок цилиндров и коленчатый вал, можно изменять картер двигателя, придавая ему любую конфигурацию. В число прототипов допускаются также автомобили, построенные спортивными организациями на базе агрегатов серийных легковых машин.

В то же время любой автомобиль-прототип должен отвечать требованиям, предъявляемым к легковым машинам, допускаемым к движению по общей сети дорог. Это проверяется местными городскими или республиканскими федерациями автоспорта с представлением технических материалов в ФАС СССР для окончательного утверждения.

В технические требования к автомобилям группы 2 внесены следующие изменения. Разрешается увеличение объема топливных баков для участия в длительных соревнованиях, не предусматривающих дозаправки. В этом случае предел определяется пробегом автомобиля в соответствии с положением о соревновании. Разрешается также изменение передаточного числа главной передачи при условии сохранения ее картера. В целях улучшения плавности хода и, благодаря этому, управляемости автомобиля допускается изменение числа и типа амортизаторов для более быстрого гашения колебаний элементов подвески.

Легковые машины, участвующие в ралли и скоростных соревнованиях, должны иметь каркас безопасности, состоящий не менее чем из двух дуг: одной за передним сиденьем, другой — прилегающей к стойкам ветрового стекла. Трубы для передней из дуг могут быть и меньшего диаметра при условии, если имеют повышенную прочность, сделаны из легированных материалов. Можно устанавливать каркас, состоящий из трех связанных между собой дуг без дополнительного раскоса, однако при этом дуга у задней стенки кузова должна иметь опору в днище кузова. Кстати, по решению ФИА применение диагонального раскоса в каркасе безопасности теперь также не обязательно в автомобилях для ралли.

Жестче стали требования, касающиеся шин гоночных автомобилей, — они должны отвечать максимальной скорости и нагрузке на колеса. На шинах не может быть наружных и внутренних трещин, следов механических повреждений и неравномерного износа протектора (его глубина посередине беговой дорожки — не менее 2 мм). При падении давления в шинах одного или нескольких колес ни одна часть автомобиля не должна касаться дорожного покрытия. Обеспечить все эти требования к шинам — обязанность самих участников.

В целях повышения пожарной безопасности топливные баки необходимо отделять от водителя огнестойким материалом. В системе питания на автомобилях гоночной формулы 3 не разрешаются принципиальные изменения по сравнению с принятой на соответствующем серийном двигателе.

А. САБИНИН,
председатель технической комиссии ФАС СССР

Водитель Автомобиль Дорога

Окончание. Начало — на стр. 21

ля не нашло последователей, так как создавало неудобства и для водителя (доступ к сиденью), и для соседних с ним пассажиров.

Наряду с прожектами то тут, то там появляются вполне реальные автомобили с «правым рулем», вызванные к жизни конкретными условиями эксплуатации. Таковы многие автобусы в гористой Швейцарии: при «правом руле» водитель имеет возможность точнее вести машину относительно края обрыва. Таков «Москвич-412П», водитель которого выполняет обязанности сборщика корреспонденции: ему небезопасно и неудобно около каждого почтового ящика выходить на мостовую и обходить свой автомобиль.

Но это — частные случаи. А вот в самое последнее время наблюдается такое явление: ФИАТ и некоторые другие итальянские и американские фирмы ставят на своих грузовых автомобилях и автобусах «правый руль». Дело в том, что условия движения вновь изменились. Автомобилей стало так много, что, как известно, пришлось для ускорения движения и его безопасности предоставить каждому направлению всю ширину улиц и дорог, а встречное пустить по соседним или разделить встречные потоки широкой полосой зеленых насаждений. Обгоны с выходом из ряда становятся все более редкими, машины идут каждая по своему ряду. Запрещены во многих местах левые повороты, их заменяют объезды кварталов (вправо) и развязки. Водителю становится все менее важной ориентация налево, тем более — водителю грузовика или автобуса, идущих в правых рядах или часто останавливающихся у тротуара. И вот в таких-то условиях преимущество «правого руля» стало особенно заметным, однако пока эта проблема дискутируется.

Заслуживает рассмотрения и такой вариант: кабина водителя возвышается над кузовом, скорей всего — посередине. Действительно, есть возможность, не нарушая допустимой габаритной высоты, полностью использовать по прямому назначению, то есть для перевозки груза или пассажиров, всю площадь, занимаемую автомобилем на дороге. Высокое положение кабины представляется весьма целесообразным на автомобилях, водители которых не часто покидают и вновь занимают свое рабочее место. При этом почти идеально решаются многие проблемы ВАД — отличный обзор, тишина, чистый воздух в кабине, меньшая опасность для водителя в случае наезда.

Надо заметить, что и эта идея не нова. Еще в XIX веке существовали такси и электромобили с сиденьем водителя... на запятках. Может возникнуть вопрос: а рулевой привод? Ведь он усложняется? Ненамного. Достаточно удлинить рулевую колонку. А дистанционный, гидравлический привод руля и вовсе дает полную свободу компоновки автомобиля.

Может быть заслуживает пересмотра и сама «баранка»? Тут мнения расходятся. Рулевое колесо прошло длинный путь развития от полукольца с ручками («Рено», 1898) и маховичка со множеством спиц (станочного типа) до современного легкого обруча с упругой поперечиной или даже единственной спицей («Ситроен»). Менялось положение плоскости колеса — от горизонтального маховичка до вертикального на некоторых автомобилях двадцатых годов.

Теперь установился четкий взгляд на диаметр, положение и форму «баранки». Здесь за основу взяты положения эргономики — науки о взаимодействии человека и машины. Если руку вытянуть, то (при поворачивании рулевого колеса) в работе участвуют только мышцы кисти и предплечья, при несколько согнутой руке — в основном мощные мышцы плеча, что облегчает работу. Путь, который проходит рука водителя, должен быть наименьшим, причем желательны плавные движения по кривой, а не резкие, скачкообразные, по ломаной траектории. Руки совершают более точные, но менее сильные движения по вертикали, чем по горизонтали.

Значит, плоскость рулевого колеса должна быть тем ближе к горизонтальной и диаметр его тем больше, чем большие усилия требуется к нему приложить. Поэтому на автомобилях с тяжелым управлением, не снабженных усилителем, рулевую колонку ставят почти вертикально, диаметр рулевого колеса достигает 480—580 мм. На гоночных автомобилях с легким, но требующим особой точности управлением колонку располагают почти горизонтально, а диаметр колеса уменьшают до 250—300 мм.

Попытки заменить рулевое колесо маховичками отдельно для правой и левой рук, рукоятками или средним качающимся рычагом пока не дали положительных результатов. Цели этих попыток — сделать управление более точным, освободить место перед сиденьем, устранить угрозу удара руля в грудь водителя в случае наезда.

Эти цели могут быть в известной мере достигнуты и при сохранении рулевого колеса. Оно, по-видимому, является все еще наиболее удобным и оправдавшим себя (не только на автомобилях) устройством для изменения направления движения. Опасная жесткая связь «баранки» с находящимся в уязвимой передней части автомобиля рулевым механизмом на многих автомобилях уже устранена: введены телескопические элементы и карданные шарниры на рулевом валу. Последние дают еще и то преимущество, что рулевое колесо можно установить точно в соответствии с эргономическими требованиями в желательном месте и под оптимальным углом независимо от положения рулевого механизма. Шарниры допускают и откидывание «баранки» для облегчения доступа к сиденью. На автомобилях с кабиной над двигателем можно, как уже сказано, устранить колонку.

Наблюдалось стремление сделать более безопасным и само рулевое колесо — придать ему эластичность, углубить ступицу и снабдить ее мягкой подушкой. С введением телескопического рулевого вала эти меры становятся менее актуальными. Поскольку усилия, передаваемые рулевым колесом, невелики, число его спиц должно быть сведено к минимуму, чтобы лучше стали видны приборы. Признано желательным удалить с «баранки» кольцо звукового сигнала, так как оно может служить причиной травмы водителя даже при незначительных авариях. Чтобы водитель мог, не снимая рук с руля, дать сигнал, кнопку устанавливают либо на одной из спиц, либо на обеих, либо на рычажке включателя указателей поворота, либо на боковине кузова (на кнопку в этом случае нажимают тыльной стороной ладони или коленом). В связи с запретом звуковых сигналов в населенных пунктах положение кнопки потеряло свое прежнее значение. Рулевое колесо должно быть обязательно черным или темным, иначе его отражение в наклонном ветровом стекле ухудшает видимость.

На примере развития рулевого колеса и колонки хорошо видно, какое большое влияние оказывают условия эксплуатации на общую характеристику автомобиля и на конструкцию отдельных элементов рабочего места водителя, казалось бы являющихся «внутренними», далекими от непосредственного контакта с дорогой и окружающей автомобиль средой. И наоборот, изменения в этих элементах и даже только в их расположении влияют на общую компоновку машины, ее производительность, эффективность работы водителя, безопасность. Наконец, изучение этого маленького (но, конечно, очень важного) участка системы ВАД показывает, какие значительные перемены он уже претерпел и как много еще можно и нужно сделать, чтобы он пришел в полное соответствие с нынешними и, тем более, ожидаемыми условиями эксплуатации автомобиля.

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ,
кандидат технических наук



Эскиз автобуса с поднятой кабиной водителя.

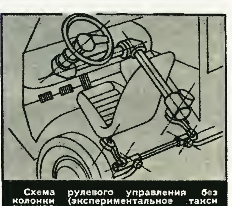
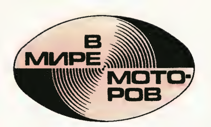


Схема рулевого управления без колонки (экспериментальное такси ВНИИТЭ).



«МЦет» МЕНЯЕТ ОБЛИК

Завод «МЦет» в ГДР (г. Цшопау) кардинально реконструировал свою основную модель дорожного мотоцикла класса 250 см³. После модернизации она получила новый индекс — «ТС250» вместо прежнего «ЭТС250» (см. «За рулем», 1971, № 10). Изменения коснулись в первую очередь экипажной части. Ее создатели отказались от одинарной трубчатой рамы замкнутого типа, имеющей широкое распространение, и отдали предпочтение хребтовой раме: основной несущий элемент — две расположенные одна над другой трубы большого диаметра, идущие от рулевой колонки под бензобаком к оси маятниковой вилки. Перед цилиндром нет вертикальной трубы. Двигатель крепится к раме в двух точках: на головке цилиндра и у задней части коробки передач.

Хребтовая рама намного жестче обычной и благодаря этому обеспечивает машине лучшую управляемость, она увереннее «держит дорогу». Поэтому такая рама сначала нашла применение на специальных машинах для многодиевных соревнований. Теперь эта конструкция, хорошо зарекомендовавшая себя на спортивной модели, внедрена на серийной.

Одновременно была реконструирована передняя телескопическая вилка. У нее увеличен ход (со 145 до 185 мм). Изменениям подверглись задняя подвеска, бензобак, эластичное крепление двигателя на раме.

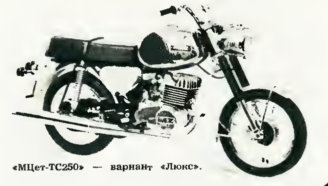
Машина получила новое оформление, иным стал задний фонарь, увеличен (с 28 до 30 мм) диаметр смесительной камеры карбюратора, увеличено (с 2,14 до 2,24) передаточное число задней передачи.

«МЦет-ТС250» выпускается в двух вариантах. Основной снабжен низким рулем, 12-литровым бензобаком. У варианта «Люкс» — высокий руль, 16-литровый бак.

Техническая характеристика модели «ТС250»

Рабочий объем, см³	244
Степень сжатия	9,5—10,0
Октановое число бензина	88
Мощность, л. с.	19
Число об/мин	5500
Число передач	4
Размер шин, дюймы:	
спереди	3,00—16
сзади	3,50—16
База, мм	1355
Сухой вес, кг	130
Скорость, км/час	120—130
Время разгона до 100 км/час, сек.	13,0


«МЦет-ТС250» в стандартном исполнении.


«МЦет-ТС250» — вариант «Люкс».

«ТРАБАНТ» В 1973 ГОДУ

Эта популярная микролитражка выпускается в ГДР заводом «Заксенринг» уже более пятнадцати лет. На протяжении этого времени машина постоянно модернизируется, на ней появляются более совершенные узлы, повышаются эксплуатационные показатели. В 1973 году на «Трабанте-601» также вводится ряд небольших, но важных новшеств. Главное среди них — измененные система отопления и вентиляции, отвечающие современным требованиям. Отопитель получает тепло от нагретого корпуса глушителя, поскольку машина оборудована двигателем с воздушным охлаждением.

Среди других усовершенствований — увеличенный по емкости (с 20 до 26 л) топливный бак, более надежный замок правой двери. Важным элементом (в отношении условий для водителя) является применение трехскоростного стеклоочистителя с пульсирующим движением щеток.

Изменения коснулись и электрооборудования: прежние 18-миллиметровые свечи заменены более распространенными 14-миллиметровыми; прежние катушка зажигания и аккумулятор уступили место новым, более долговечным приборам.

Техническая характеристика «Трабанта-601» (см. «За рулем», 1971, № 3) не претерпела изменений.

КОРОТКО

● ● ●

На основе кооперирования с советскими автозаводами болгарские специалисты планируют в ближайшие годы построить предприятия для сборки легковых автомобилей, рассчитанные на годовую производительность 200—250 тысяч машин. Одновременно намечается организовать выпуск автомобильных узлов и деталей.

● ● ●

В ПНР успешно идет строительство нового завода по производству малолитражек в г. Бельсио Бяла. Там будет выпускаться по итальянской лицензии модель ФИАТ-126. Первая тысяча машин сойдет с конвейера в конце нынешнего года.

● ● ●

Среди 300 усовершенствований, введенных в 1972 году фирмой «Фольксваген» на основных легковых моделях, три представляют особый интерес. Это заднее стекло увеличенной площади, «безопасное» рулевое колесо с четырьмя спицами и штекерный штепсель на 28 гнезд в моторном отсеке. В этот штепсель, подключенный к системе электрооборудования, на станциях обслуживания вставляется вилка диагностического устройства, перерабатывающего полученную «изнутри автомобиля» информацию и дающего заключения по 88 видам сервисных работ, которые необходимо провести на машине.

МИНИ-АВТОМОБИЛЬ «РЕНО-5»

Когда на Западе появляется очередная новинка, рекламные службы фирм часто спешат уверить, что это не просто последняя модель данной фирмы, а подлинное достижение автомобильной техники. На самом же деле в большинстве случаев почти все механические агрегаты, а то и целиком шасси давно уже выпускаются и применяются на других моделях. Но вот четырехместная модель «Рено-5», продукция известной французской фирмы, действительно новая машина, хотя в отношении ее конструкции можно провести некоторую аналогию с более ранними «Рено-6» и «Рено-4».

Прежде всего, это так называемый мини-автомобиль с передними ведущими колесами, который меньше по габариту любой другой модели, выпускаемой фирмой «Рено». Но его колея и колесная база, то есть те размеры, которые определяют пространство для размещения пассажирского салона, не изменены по сравнению с моделью «Рено-4» (см. «За рулем», 1972, № 8), что позволило не стеснять пассажиров. Как и у всех моделей «Рено» с передним ведущим мостом, расстояние между правыми и левыми колесами здесь неодинаково, ибо поперечные торсионы задней подвески установлены один впереди другого.

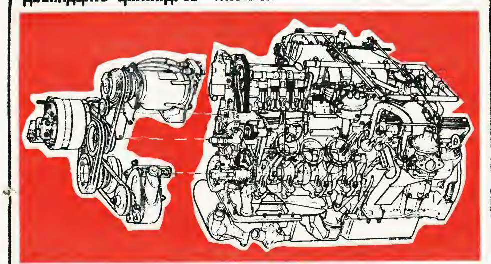
Чтобы наглядно представить французский мини-автомобиль, сравним его размеры с размерами «Запорожца-966». «Рено-5» на 224 мм короче, на 30 мм выше, а по ширине почти такая же.

Если же сравнивать ее с предыдущей моделью — «Рено-4», то новая короче на 165 мм, но на 40 мм шире; на 100 мм ниже, однако дорожный просвет у нее на 25 мм больше. Под вильчатыми рычагами передней подвески клиренс равен почти 200 мм в нагруженном состоянии и 130 мм с полной нагрузкой. Максимальная полезная грузоподъемность «Рено-5» — 330 кг.

Мини-автомобиль выпускается в двух модификациях — «Рено-5» и «Рено-5ТЛ», что дает возможность приспособиться к потребностям рынка. Первая — более дешевая и экономичная, вторая — более мощная и быстроходная. Модификации различаются мощностью и тормозной системой. На автомобилях устанавливается один из уже выпускаемых фирмой четырехцилиндровых двигателей рабочим объемом от 782 («Рено-5») до 956 («Рено-5ТЛ») см³ с жидкостной системой охлаждения. Коробка передач находится впереди двигателя, ось коленчатого вала которого размещена вдоль машины.

В несущем кузове «Рено-5» три двери: две по бокам и одна — сзади. Кузов имеет легкую и жесткую конструкцию, хорошо сопротивляющуюся ударам и обладающую значительной энергопоглощающей способностью: во время аварии инерционные нагрузки, воздействующие на пассажиров, в значительной степени

ДВЕНАДЦАТЬ ЦИЛИНДРОВ «ЯГУАРА»



Легковые автомобили с 12-цилиндровыми моторами сегодня строят только два завода — итальянские «Феррари» и «Ламборгини», да и то в очень небольших количествах (несколько сот в год). Учтя это, английская фирма «Ягуар» разработала для своей четырехместной модели «Е» двигатель с 12 цилиндрами (5340 см³, 272 л. с. при 5850 об/мин).

Они расположены в два ряда под углом 60 градусов. Блок двигателя и головки отлиты из алюминиевого сплава и снабжены мокрыми чугунными гильзами. Коленчатый вал вращается на подшипниках скольжения и имеет семь коренных подшипников.

Подвесные клапаны расположены в один ряд и приводятся в действие от распределительного вала, установленного в головке цилиндров. Вращение двух верхних распределительных валов, по одному в каждой головке, осуществляется от коленчатого вала через одну двойную роликовую цепь.

Двигатель оснащен четырьмя карбюраторами, которые установлены сравнительно высоко: попарно с наружной стороны каждого ряда цилиндров. Такое их размещение необычно для V-образных двигателей, так как в подавляющем большинстве случаев карбюраторы находятся в пространстве между рядами цилиндров. Впускные патрубки, по которым воздух поступает в карбюраторы, имеют водяную рубашку. Дополнительный термостат регулирует подачу теплой жидкости из системы охлаждения двигателя так, что стенки впускных патрубков сохраняют постоянную температуру 43°. Таким образом удается обеспечить поступление воздуха при постоянной приблизительно температуре в любую погоду. Карбюраторы работают в условиях неизменного разрежения, которое поддерживается специальным воздушным клапаном. Автоматическое компенсационное устройство корректирует процесс приготовления горючей смеси в соответствии с изменением вязкости бензина, зависящей от его температуры. Это устройство выполнено в виде воздушного канала, контролируемого биметаллической пластиной.

Все эти конструктивные усложнения преследуют одну цель: уменьшить содержание вредных примесей в отработавших газах.

Двигатель оборудован электронной транзисторной системой зажигания. Привод бензонасоса осуществляется от электродвигателя. Масляный радиатор встроен в картер двигателя. Масло в систему смазки подается насосом, имеющим шестерни внутреннего зацепления.

В настоящее время этот двигатель устанавливается также на шестиместные легковые машины «Ягуар» и «Дэймлер».

Завод планирует довести выпуск «ягуаров» с 12-цилиндровыми моторами до 50 тысяч в год.

КОРОТКО

● ● ●

В нынешнем году автомобильные предприятия ЧССР «Шкода», «Татра», «Прага», «Авиа», «Кароса» выпустят 161 тысячу легковых автомобилей, 27,9 тысячи грузовиков, 2,6 тысячи автобусов, 118,5 тысячи мотоциклов.

● ● ●

Румынская автомобильная промышленность освоила производство трехосного карьерного самосвала «Дак-46/30» грузоподъемностью 30 тонн. Машина снабжена двумя дизелями мощностью по 135 л. с. Самосвал весит без нагрузки 16 т и может развивать скорость до 60 км/час.

● ● ●

Предприятие УНИС в СФРЮ расширяет выпуск автомобилей и намерено построить два завода для сборки легковых машин из деталей, покупаемых у фирмы «Фольксваген».

● ● ●

Все легковые автомобили американского концерна «Крайслер» начиная с 1973 года снабжаются транзисторным зажиганием.

● ● ●

Японский завод «Хонда» начал серийный выпуск первого в своей истории мотоцикла с двухтактным двигателем. Эта модель, названная «Эльсинор», при рабочем объеме 250 см³ развивает 33 л. с.

● ● ●

Самым длинным из серийно выпускаемых в настоящее время легковых автомобилей является американский «Кадиллак флитвуд-60 спешел брогэм». У него от бампера до бампера 6,31 метра.

● ● ●

В настоящее время среди почти трех сотен базовых моделей легковых машин, выпускаемых автозаводами всего мира, лишь 12 снабжены моторами, которые имеют низкую степень сжатия (менее 7,0). Десять из них являются двигателями воздушного охлаждения, два — двухтактные. Следовательно, все двенадцать работают в условиях повышенного теплового режима. Поэтому во избежание детонации они и рассчитаны на низкую степень сжатия. Подавляющая часть моторов европейских, американских и японских автомобилей имеет степень сжатия 8,5—9,5 и работает на бензине с октановым числом 93—98.



смягчаются. Узлы шасси крепятся к днищу кузова, повышенная жесткость которого обеспечивается продольными ребрами, коробчатыми порогами, центральным продольным хребтовым брусом и тремя поперечинами. Оба варианта новой модели снабжены независимой торсионной подвеской всех колес.

Задняя дверь кузова откидывается на петлях вверх. При перевозке громоздкого багажа заднее сиденье можно сложить, увеличив тем самым с 0,2 до 0,58 м³ вместимость багажного отделения.

Техническая характеристика

	Р5ТЛ	Р5
Рабочий объем цилиндров, см³	956	782
Мощность, л. с.	43	34
Число об/мин	6000	5200
Степень сжатия	8,3	8,5
Число передач	4	4
Тормоза	дисковые спереди, барабанные сзади	барабанные спереди и сзади
База, мм	2404	2404
Колея (спереди/сзади), мм	1287/1244	1287/1244
Длина, мм	3506	3506
Ширина, мм	1525	1525
Высота, мм	1400	1400
Вес, кг	785	730
Скорость, км/час	135	120
Разгон с места до 100 км/час	20 сек.	27 сек.
Расход топлива, л/100 км	6,2	5,9





Автомобиль русской марки

Гирлянды цветов, пальмы, толпы посетителей отражались в лакированных кузовах, переливались на никеле радиаторов. Свыше 70 ведущих мировых автомобильных фирм экспонировали свою продукцию в мае 1913 года на IV Международной автомобильной выставке в Петербурге. Тогда, 60 лет назад, среди колонн Михайловского манежа наряду с маститыми уже «Гочкисс», «Пежо», «Остин» и «Лаурин-Клемент» (ныне «Шкода») можно было видеть и автомобили русского производства. Стенд № 18 занимали машины Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) в Риге: лимузин и фаэтон модели «С24/40» (4503 см^3, 40 л. с., 78 км/час), а также двухместная спортивная машина, фаэтон, лимузин и ландо-лимузин модели «К12/24» (2212 см^3, 24 л. с., 70 км/час). Оценивая их, журнал «Автомобилист» в 1913 году писал, что РБВЗ «достиг громадных успехов в деле постройки автомобилей, надежно сконструированных и в высшей степени удачно приспособленных к тяжелым русским дорогам, отличавшихся изящным видом и законченностью отделки» и что такие автомобили за сравнительно короткий срок получили множество самых лестных и серьезных наград.

На стенде № 9 были представлены машины автомобильной фабрики И. Пузырева в Петербурге: фаэтон и лимузин на шасси с 40-сильным четырехцилиндровым (6330 см^3) нижнеклапанным мотором и новинка — спортивное шасси с верхнеклапанным двигателем рабочим объемом 4578 см^3.

К сожалению, царское правительство не шло навстречу попыткам русских инженеров развернуть собственное производство автомобилей. Оно предпочитало, например, заказывать для армии машины в Германии и Австро-Венгрии, хотя отечественные заводы, как подчеркивал академик Е. А. Чудаков, могли строить машины, не уступающие по своим эксплуатационным качествам иностранным.

Л. ШУГУРОВ

Уважаемая редакция! В журнале «За рулем» № 6 за 1972 г. опубликован материал «О порядке выдачи автомобилей с ручным управлением». У меня и моих товарищей-инвалидов возникли дополнительные вопросы. Хотелось бы знать: какой существует порядок выдачи мотоколясок и почему не всем дают автомобили с ручным управлением?

Н. Корниенко,
г. Тальное Черкасской области

Возвращаясь к напечатанному

Это не единственное письмо такого рода, полученное после опубликования упомянутого материала. Авторы их затрагивают в общем одни и те же вопросы. Мы попросили ответить на них старшего инспектора Управления трудового и бытового устройства инвалидов Министерства социального обеспечения РСФСР А. А. АБРАМОВА.

Наше государство проявляет особую заботу о воинах, потерявших здоровье при защите СССР или при исполнении иных обязанностей военной службы.

Одной из форм проявления заботы об инвалидах войны, лишившихся ног в результате полученных на фронте ранений, является обеспечение их за счет государства специальным транспортом — автомобилями «Запорожец» с ручным управлением и мотоколясками. Действующим Положением предусмотрено, что инвалидам Отечественной войны и приравненным к ним инвалидам из числа военнослужащих при наличии установленных медицинских показаний выдается через каждые семь лет (вместо 10 лет, как это было ранее) бесплатно без права продажи и передачи один автомобиль «Запорожец» с ручным управлением.

Критерием медицинских показаний на бесплатное получение автомобиля являются ампутация обеих ног или одного бедра, а также другие тяжелые поражения опорно-двигательного аппарата. Инвалидам войны, у которых ампутирована одна голень, выдается бесплатно (сроком на пять лет) мотоколяска, и в течение этого срока эксплуатации делается один раз бесплатный капитальный ремонт за счет средств органов социального обеспечения.

Некоторые товарищи из числа инвалидов войны ошибочно считают, что если ранее они получали мотоколясин, то теперь им должны давать бесплатно автомобили «Запорожец». Это не совсем так.

В 1969 году был расширен Перечень медицинских показаний на получение автомобиля. В связи с этим инвалиды Отечественной войны и другие инвалиды из числа военнослужащих, получившие до указанного времени бесплатно мотоколяски или купившие по льготным ценам легковые автомобили с ручным управлением, могут получить бесплатно автомобиль «Запорожец» с ручным управлением только при определенных условиях. Во-первых, лишь после окончания установленного пятилетнего срока эксплуатации мотоколяски или по истечении семи лет с момента получения автомобиля. Во-вторых, если трудовыми экспертными комиссиями у них установлены в соответствии с новым Перечнем медицинские показания на получение автомобиля. Напомним, автомобили и мотоколяски выдаются органами социального обеспечения по заключению областных, краевых, республиканских (АССР) ВТЭК. При определении права на получение автомобиля или мотоколяски ВТЭК руководствуется и Перечнем медицинских противопоказаний к вождению, то есть определяет, способен ли инвалид управлять автомобилем или мотоколяской. При наличии каких-либо противопоказаний к вождению автомобиль и мотоколяска инвалидам не выдаются и не продаются. В отдельных случаях инвалидам Отечественной войны и другим инвалидам I группы из числа военнослужащих, имеющим медицинские показания к получению и одновременно противопоказания к вождению, автомобиль «Запорожец» может быть выдан бесплатно, если управлять им для обслуживания инвалида будет постоянно проживающий с ним член его семьи.

Многих интересует такой вопрос: куда девать отслуживший положенный срок автомобиль, который еще на ходу, если его владельцу подошло время получать новую машину?

Машина с ручным управлением выдается инвалиду войны в личное пользование, но не в личную собственность. В связи с этим инвалид не имеет права продать ее или передать другому лицу.

Существует определенный порядок приема автомобилей «Запорожец» от инвалидов по истечении семилетнего срока. Для этого в каждом районе образована комиссия из представителей органов социального обеспечения, финансовых органов и предприятий Министерства автомобильного транспорта республики.

Органы социального обеспечения направляют инвалидам письменные уведомления о дате представления комиссии автомобилей «Запорожец» с ручным управлением и о перечне необходимых документов, а также о днях, часах и месте работы указанных комиссий. Последние принимают автомобили не реже одного раза в квартал. Доставляет машину для предъявления комиссии сам инвалид или (на основании доверенности) его представитель. Автомобиль должен быть полностью комплектным. Не принимают машины, на которых установлены утильные или не соответствующие данным технического паспорта агрегаты. После осмотра автомобиля комиссия выносит решение о его списании или дальнейшем использовании для продажи через комиссионный магазин.

Инвалиды, получившие в свое время автомобили по льготным ценам, сдают их в комиссионные магазины. После продажи владельцу выплачивается та часть суммы, которую он платил при покупке автомобиля, за вычетом амортизации, комиссионных и других расходов.

Есть еще такой вопрос. Как быть с автомобилем, если владелец его умер?

В случае смерти инвалида, получившего бесплатно автомобиль «Запорожец», машина остается в собственности его семьи со всеми вытекающими отсюда правовыми последствиями, то есть с правом продажи, дарения, наследования и так далее.

Бывает, что инвалида лишают водительских прав. Что тогда?

Если инвалида лишают прав на длительный срок, автомобиль, полученный им бесплатно, подлежит возврату органам социального обеспечения.

Кому из инвалидов и каким образом продаются автомобили с ручным управлением?

Продажа через органы социального обеспечения автомобилей «Запорожец» и «Москвич» с ручным управлением производится в порядке очереди инвалидам всех категорий, которые по заключению ВТЭК нуждаются в специальных средствах передвижения. Инвалид может обратиться в отдел социального обеспечения за повторным приобретением автомобиля независимо от срока эксплуатации ранее купленной машины. Однако должны заметить: автомобили с ручным управлением продаются инвалидам, чтобы облегчить им передвижение, а не с целью продажи или передачи здоровым людям. Поэтому, если товарищ не намерен пользоваться проданным ему автомобилем с ручным управлением, он должен сдать его в комиссионный магазин с тем, чтобы его мог купить в первоочередном порядке нуждающийся инвалид.

В настоящее время для инвалидов, у которых ампутированы или парализованы ноги, но совершенно здоровы руки, выпускается автомобиль ЗАЗ-968-Б с электромагнитным сцеплением. Для инвалидов, у которых ампутирована или повреждена только одна нога, но совершенно здоровы руки, — ЗАЗ-968-Б2 с педально-механическим сцеплением и для инвалидов, имеющих одну ногу и одну руку, — ЗАЗ-968Р.

Не так давно установлен новый порядок продажи легковых автомобилей с обычным управлением инвалидам Отечественной войны и инвалидам труда. Для этой цели по представлению органов социального обеспечения автомобили выделяются из рыночного фонда.

МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ СТУДЕНТОВ

на 1-й курс дневного и вечернего обучения по специальностям:

«Автомобильный транспорт»;
«Двигатели внутреннего сгорания» (дневное обучение);
«Автомобильные дороги»;
«Мосты и тоннели»;
«Строительство аэродромов»;
«Строительные и дорожные машины и оборудование»;
«Гидропневмоавтоматика и гидропривод»;
«Автоматизация и комплексная механизация строительства»;
«Автоматизированные системы управления» (дневное обучение);
«Механическое оборудование автоматических установок» (дневное обучение);
«Экономика и организация автомобильного транспорта».

Прием заявлений:

на дневное обучение с 20 июня по 31 июля, на вечернее обучение с 20 июня по 31 августа.

Вступительные экзамены:

по математике (письменно и устно), физике (письменно), русскому языку и литературе (письменно) проводятся: для поступающих на дневное обучение — с 1 по 20 августа, на вечернее обучение — с 11 августа по 10 сентября.

Адрес института: 125319, Москва, А-319 Ленинградский проспект, 64. Приемная комиссия.
Справки по телефону 155-07-86.

ЕЩЕ ОДИН ВУЗ ГОТОВИТ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

С 1972/73 учебного года во Всесоюзном заочном политехническом институте на специальности «Автомобильный транспорт» автомеханического факультета начинается подготовка инженеров по специализации «Организация и безопасность дорожного движения». Форма обучения — заочная. Окончившим присваивается квалификация инженера-механика по автомобильному транспорту.

Условия поступления на 1-й курс соответствуют правилам приема в вузы СССР, изложенным в справочниках.

Кроме того, открыт прием по указанной специализации на старшие курсы студентов из других вузов (переводом), а также инженеров, окончивших институты по иным специальностям, но работающих в области организации и безопасности движения.

Для поступления на старшие курсы предварительно следует прислать в деканат автомеханического факультета заявление, в котором указать место учебы, факультет и курс (или учебное заведение и факультет, который окончили, и год выпуска), а также место работы, должность и домашний адрес.

Письма следует направлять по адресу: 129278, Москва, И-278, улица Павла Корчагина, дом 22. Всесоюзный заочный политехнический институт.

АВТОМОТОТУРИЗМ—ДЕЛО СЕРЬЕЗНОЕ

Пленум совета Центрального клуба автомототуристов

Массовость — это слово не раз звучало в докладе председателя правления Центрального клуба автомототуристов Героя Советского Союза А. В. Ляпидевского на очередном пленуме совета клуба и в выступлениях его участников. И хотя пленум был юбилейным (отмечалось десятилетие создания Центральной секции автомототуристов, а затем клуба), главное внимание его участники сосредоточили на нерешенных вопросах, и в первую очередь на массовом привлечении авто- и мотолюбителей к путешествиям по родной стране.

Сегодня сотни тысяч людей имеют автомобили, миллионы — мотоциклы. Но по данным, которые приводились на пленуме, лишь 2—3 процента их в той или иной мере связаны с секциями и клубами автомототуристов, существующими при областных советах по туризму и экскурсиям. К сожалению, они созданы далеко не всюду, а там, где они есть, им не уделяется должного внимания.

На пленуме вновь были высказаны справедливые упреки в адрес Центрального совета по туризму и экскурсиям, в частности по поводу того, что до сих пор не утверждено типовое положение о клубах и секциях автомототуристов. Между тем немало активистов проявляет на местах инициативу в создании самодеятельных туристских организаций, но они часто не знают, с чего начинать, что должны представлять собой эти организации. Не утверждены еще и правила проведения соревнований по мотоориентированию, имеющих важное военно-прикладное значение и завоевывающих все большую популярность.

Как правильно говорилось на пленуме, назрела необходимость в популяризации опыта передовых клубов и секций, и в частности одного из старейших — ленинградского. Много полезного можно почерпнуть и в работе казахской республиканской секции. Здесь ведется работа непосредственно на крупных предприятиях, нередко организуются походы выходного дня, приобщающие к туризму массу авто- и мотолюбителей.

Такие походы редко еще организуют другие клубы и секции. Некоторые попрежнему считают основным в своей работе дальние путешествия. В результате иные туристы вместо того, чтобы тщательно продумать маршрут, наметить его так, чтобы иметь возможность познакомиться с достопримечательностями, хорошо отдохнуть, заботятся только об одном — как бы набрать побольше километров. Это результат того, что во многих секциях и клубах еще слабо ведется воспитательная и консультационная работа.

Было высказано серьезное предложение о плановых маршрутах. Центральный совет по туризму и экскурсиям мог бы разработать специально для авто- и мотолюбителей несколько маршрутов или отобрать их из множества существующих. Несомненно, путевки не залежатся.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 2, 3, 6, 8, 10, 13, 14, 19

I. Перед нами перекресток равнозначных дорог, ибо никаких знаков, определяющих чье-либо преимущество при проезде, на нем не установлено. А на таких перекрестках каждый из водителей нерельсовых транспортных средств уступает дорогу тому, кто не имеет помехи справа, независимо от направления его движения (пункт 111).

II. Если бы на данном участке дороги не было знаков, устанавливающих определенный порядок проезда, то водители поступали бы в соответствии с пунктом 83 Правил: первым проезжал бы автобус, который имеет свободную полосу для движения. В показанной же ситуации водители обязаны руководствоваться дорожными знаками, а они отдают преимущество водителю грузовика (пункт 26, 2.24).

III. Перед поворотом налево водитель, разумеется, обязан был занять крайнее левое положение на проезжей части (пункт 87). Но если мы обратимся к терминологии Правил, то увидим, что для нерельсовых транспортных средств границей, обозначающей край проезжей части, является трамвайный путь (пункт 9). Вот почему останавливаться в ожидании поворота на трамвайном полотне нельзя.

IV. Если направления движения по полосам не регламентированы соответствующим указательным знаком или разметкой, то водители могут занимать для проезда перекрестка в прямом направлении и полосу, движение по которой регулируется дополнительной секцией светофора. Но они должны повернуть в направлении стрелки, если сигнала, разрешающего движение прямо, еще нет, а их остановка мешает водителям, выполняющим поворот (пункт 108).

V. В Правилах нет теперь понятия «площадь», а есть только один термин — «перекресток» (пункт 9). Вот почему в этом примере первым проезжает мотоциклист: у него нет помехи справа (пункт 111).

VI. Знак установлен неправильно. Чтобы другие водители могли своевременно заметить стоящий посреди проезжей части автомобиль и принять необходимые меры, «аварийный треугольник» надо было расположить метров за 25—30 до неисправной машины (пункт 101).

VII. Готовить профессиональных водителей могут только инструкторы учебной езды, имеющие документ на право обучения вождению. Лишь учебной ездой на легковых автомобилях и мотоциклах может руководить водитель любого класса со стажем работы не менее трех лет (пункт 145).

VIII. С такой пожароопасной неисправностью машины дальнейшее движение исключается Правилами вовсе, и даже возвращение своим ходом к месту стоянки. Поэтому из предложенных решений верным будет только одно — устранить неисправность на месте (пункты 165, IVб и 166).

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.
Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 295-21-49;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем — 221-62-34;
отдел оформления 223-37-72.
Рукописи не возвращаются.
Сдано в произв. 2.3.1973 г.
Подписано в печ. 30.3.1973 г.
Тираж 2 100 000 экз.
Бум. 60×90⅛. 2,75 бум. л. = 5,5 печ. л.
Цена 50 коп.
Зак. 169 Г-35016
Издательство ДОСААФ
(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Военииздата.

Набрано в 3-й типографии Воениздата.
Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск, Ленинский проспект, 79

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Редакция просит всех читателей, направляющих свои статьи, корреспонденции, заметки об опыте эксплуатации машин и другие материалы, а также письма, которые могут быть использованы в журнале, обязательно сообщать полное имя, отчество и домашний адрес с индексом.



5
МАЙ
1973



В фотообъективе шестидневка

Представляя шестидневку (так обычно называют международные мотоциклетные соревнования ФИМ), трудно избежать слова «самые». Это и самые старинные состязания в календаре Международной мотоциклетной федерации — они проводятся с 1913 года. Это и самые представительные состязания — последняя, 47-я по счету шестидневка собрала 379 участников из многих стран мира. Это и самые трудные мотоциклетные состязания — за шесть дней спортсмены преодолевают трассу длиной до 2000 километров, к тому же каждый день стартуя в кроссе, скоростном подъеме, а в заключение — в шоссейно-кольцевой гонке. Это, наконец, и самые значимые соревнования — на них разыгрываются высшие в мотоспорте командные награды — «Всемирный трофей» и «Серебряная ваза». Словом, шестидневка — это синтез мотоциклетных соревнований, труднейшее испытание духа и силы спортсменов, возможностей техники. Шестидневка — это скорость и расчет, мужество и атлетизм, строгий технический экзамен.

Не случайно шестидневные соревнования нарекли еще мотоолимпиадой. Ежегодно они становятся крупнейшим событием международного спортивного сезона, привлекая сильнейших гонщиков из многих стран мира, большую прессу, конструкторов и мотоциклистов. Не случайно и то, что в этих соревнованиях каждый финишировавший спортсмен награждается медалью — золотой, серебряной или бронзовой — в зависимости от результатов.

Публикуемые здесь снимки, сделанные известными чехословацкими фотомастерами А. Бахенским и А. Бахешем на соревнованиях 1972 года, достаточно ярко показывают характер шестидневки.

У нас в стране много лет проводятся соревнования по схожей с шестидневкой программе, официально называемые мотомногоборьем. Советские спортсмены неоднократно стартовали в мотоолимпиаде. Наибольшего успеха они достигли в прошлом году. Обе советские команды — «Трофей» и «Ваза» финишировали в полном составе, причем первая без единого штрафного очка. Семеро наших гонщиков завоевали золотые и трое — серебряные награды.

Так выглядит закрытый парк мотоциклов перед началом шестидневного марафона.

Успешно выступил на 47-й шестидневке 1972 года в ЧССР советский спортсмен из Орджоникидзе Ц. Гноев. Он завоевал золотую медаль.

Обычный для всех шестидневок участок трассы.

Кросс — основное дополнительное соревнование. Чаще всего здесь решается судьба командных трофеев.

Очередное испытание — скоростной подъем и одновременно — замер шумности двигателя.

Шоссейно-кольцевая гонка по традиции венчает программу шестидневки.






168



Индекс 70321 Цена 50 коп.

из коллекции «За рулём»

Автомобиль-самосвал группы А. Может работать на дорогах первой и второй категорий, допускающих осевую нагрузку 10 тонн. Имеет гидравлическое подъемное устройство для разгрузки назад. Кузов снабжен открывающимся задним бортом и защитным козырьком над кабиной.

Машина выпускается Минским автомобильным заводом с 1971 года на базе грузовика МАЗ-500А. До нее там производилась модель МАЗ-503Б грузоподъемностью 7 тонн на базе грузовика МАЗ-500.

Колесная формула	4×2
Грузоподъемность, т	8,0
Объем нузова, м³	5,1
Вес в снаряженном состоянии, т	7,1
Полный вес, т	15,25
Габарит, м:	
длина	5,78
ширина	2,50
высота	2,70
База, м	3,40
Колея, м:	
спереди	1,97
сзади	1,86
Наименьший дорожный просвет, м	0,27
Угол опронидывания нузова, градусы	55
Радиус поворота (по нолее внешнего переднего колеса), м	7,0
Снорость, нм/час	75
Расход топлива, л/100 нм:	
нонтрольный (при 30—40 нм/час)	22
энсплуатационный	31
Путь торможения (со скоростк 40 нм/час), м	18

Время опрокидывания груженого нузова, сен.	15
Двигатель:	
тип	четырехтактный дизель
модель	ЯМЗ-236
число цилиндров	6
рабочий объем, л	11,15
мощность, л. с.	180
число об/мин	2100
Число передач в трансмиссии	5
Главная передача	коничесние шестерни
Колесные редунторы	планетарные
Размер шин, дюймы	11,00—20
Тормоза	колодочные
Привод тормозов	пневматический
Подвеска колес	зависимая рессорная
Запас топлива, л	175
Число мест в набине	2

5. МАЗ-503А

Фото А. Владимирова

